



TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Resumen de prensa

Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
				03/07/2008	
1.	ABC	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	El litoral norte de España "imita el modelo devastador del Mediterráneo"	3
2.	ABC	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	La Generalitat ha concedido 600.000 euros a antitrasvasistas	4
3.	ABC	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	LA M-501, NECESARIA	5
4.	ABC	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Protesta de alcaldes ante la sede de la UE en defensa de la M-501	6
5.	AVUI	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Obres de nit i talls de metro	7
6.	CINCO DIAS	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Andalucía y Valencia lideran el 'maltrato' costero	9
7.	CINCO DIAS	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	La AIE estima "muy difícil" dividir por dos la emisión de CO2	10
8.	CINCO DIAS	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Telvent cambiará los semáforos de 584 ciudades españolas para ahorrar energía	11
9.	CINCO DIAS	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Unisolar y Tinox construirán 100 plantas desaladoras	12
10.	EL ECONOMISTA	03/07/2008	INGENIERIA INDUSTRIAL	Aertec, diez años de diseño de aeropuertos por el mundo	13
11.	EL ECONOMISTA	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Desalación, trasvases y progreso tecnológico	14
12.	EL PAIS	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Consumir menos agua	15
13.	EXPANSION	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Andalucía, Valencia, Murcia y Canarias son las comunidades que más maltratan su litoral	16
14.	EXPANSION	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	SECTOR AIREO Comercio de emisiones de CO2	17
15.	LA GACETA DE LOS NEGOCIOS	03/07/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	ACS cierra la venta de las autopistas chilenas	18
16.	LA GACETA DE LOS NEGOCIOS	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Destrucción a toda costa; el duro informe de Greenpeace	19
17.	LA GACETA DE LOS NEGOCIOS	03/07/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS; OBRAS PUBLICAS	¿Necesitamos más aeropuertos?	20
18.	LA VANGUARDIA	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Casi la mitad de la costa catalana ya está urbanizada	22
19.	LA VANGUARDIA	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Corte ferroviario en Montmeló por las obras del AVE	23
20.	LA VANGUARDIA	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Prohibido el paso	24
21.	LA VANGUARDIA	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Tres años en crisis	27
22.	PUBLICO	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	El "top ten" del urbanismo salvaje	28

El litoral norte de España «imita el modelo devastador del Mediterráneo»

Andalucía, Valencia, Murcia y Canarias, las costas más degradadas, según Greenpeace

ESTHER DE LEÓN

MADRID. Las costas de País Vasco, Cantabria y Asturias han comenzado a imitar «el modelo devastador del Mediterráneo», según señala el informe 2008 «Destrucción a toda costa» de la organización ecologista Greenpeace. Las comunidades autónomas que más maltratan su litoral son Andalucía, Comunidad Valenciana, Región de Murcia, Canarias, Ceuta y Melilla. En la segunda posición de la clasificación de las costas españolas más dañadas se sitúan Cataluña, Islas Baleares y Galicia. Y en último lugar la costa norte española.

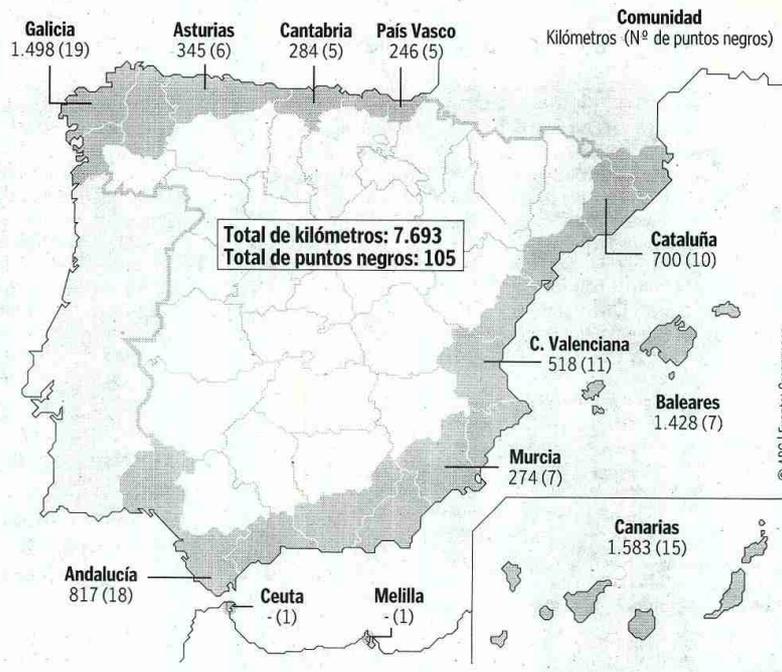
El urbanismo salvaje es el principal problema que acentúa la degradación del litoral español. Según la Federación de Promotores y Constructores, «España necesita algo más de 300.000 viviendas anuales», aunque en «los últimos cuatro años se han llegado casi a triplicar, hasta las 800.000 viviendas tasadas desde mediados de 2006 hasta mayo de 2007», indica el informe de Greenpeace. «Andalucía sigue vendiéndose a la presión del turismo», asegura la responsable de costas de Greenpeace, Pilar Marcos. La corrupción urbanística de este momento mantiene en los tribunales «67 casos, con 527 implicados, de los que 180 son cargos públicos», señala Greenpeace. Es el reflejo de la mala gestión de muchos ayuntamientos españoles. Los casos como «Malaya» o «Astapa» son el ejemplo de consistorios que han hecho urbanizables territorios, incluidos espacios naturales, para obtener el máximo capital.

Medidas de urgencia

El informe de la organización ecologista destaca que «la Ley Estatal del Suelo, aprobada el año pasado, supone una mejora con respecto a la situación anterior». Pero las competencias urbanísticas son municipales y la ordenación del territorio corresponde a la comunidad autónoma. De aquí que Greenpeace exija la elaboración de planes de ordenación de la franja costera a comunidades que todavía no los tienen, como Galicia, Canarias, País Vasco y Comunidad Valenciana.

Las construcciones de puertos, tanto deportivos como industriales, y la contaminación son otros puntos que acentúan el problema de las costas espa-

LOS PUNTOS NEGROS DEL LITORAL ESPAÑOL



ñolas. «Todas las comunidades autónomas pretenden aumentar el número de amarres y puertos», mencionó Marcos. El informe asegura que «tan sólo en 2008 se plantean 137 ampliaciones o nuevos puertos deportivos e industriales».

Polo químico de Huelva

«El polo químico de Huelva es el punto más contaminado del mundo», resaltó por su parte el responsable de la campaña contra la contaminación de Greenpeace, Julio Barea. Las aguas residuales de ciudades y pueblos y los vertidos industriales agravan otros de los principales focos de contaminación españoles como son el polo químico de Tarragona o las rías gallegas.

Las consecuencias negativas ya se perciben en «la subida del nivel del mar que ha provocado el retroceso de la línea de costa tanto en la zona del Atlántico (en 35 centímetros) como en la del mar Mediterráneo (que se estima entre 20 y 50 centímetros para 2050)», indica el informe. Estos hechos negativos también afectan a la economía española. «El turismo supone el 12 por ciento del PIB», manifestó el director ejecutivo de Greenpeace España, Juan López de Uralde. Así, el informe considera que si se mantienen parámetros insostenibles

La construcción de nuevos puertos deportivos e industriales es otra de las amenazas, según los ecologistas

«La nueva estructura del Gobierno es un abandono del medio ambiente», según Greenpeace

como no depurar agua ya utilizada o continuar regando campos de golf con agua sin reciclar, aumentará la situación negativa del litoral y la crisis en el turismo.

«La nueva estructura del Gobierno supone un abandono del medio ambiente», resaltó López de Uralde. Greenpeace exige aplicar la Ley de Costas, la Estrategia de Sostenibilidad y la lucha contra la contaminación.

Más información sobre el informe:
<http://www.greenpeace.es>



La Generalitat ha concedido 600.000 euros a antitrasvasistas

Desde 2004, la Consejería de Medio Ambiente ha firmado **convenios millonarios con la Fundación Nueva Cultura del Agua**

MARÍA JESÚS CAÑIZARES

BARCELONA. Mientras la Generalitat rechazaba proyectos de interconexión de cuencas para solucionar el problema de la sequía por considerar que su coste era excesivo, entidades antitrasvasistas recibían sustanciosas ayudas del Gobierno catalán.

La Fundación Nueva Cultura del Agua (ACA), una de las principales entidades antitrasvase de España, ha recibido subvenciones del Gobierno catalán por valor de 611.858 euros desde 2004. Esta fundación, cuya sede central está en Zaragoza, ha participado activamente en las movilizaciones contra el trasvase del Ebro y de la interconexión entre cuencas que proyectaba la Generalitat para afrontar la sequía y que finalmente fue suprimida por el Gobierno español hace varias se-

manas. En respuesta a una pregunta parlamentaria presentada por el diputado del PP Santiago Rodríguez, el conseller de Medio Ambiente de la Generalitat, Francesc Baltasar (ICV), explica que su departamento, bien directamente o a través de la Agencia Catalana del Agua, ha otorgado ayudas a la Fundación que ascienden a 611.858 euros desde que el tripartito asumió la presidencia del Ejecutivo autonómico.

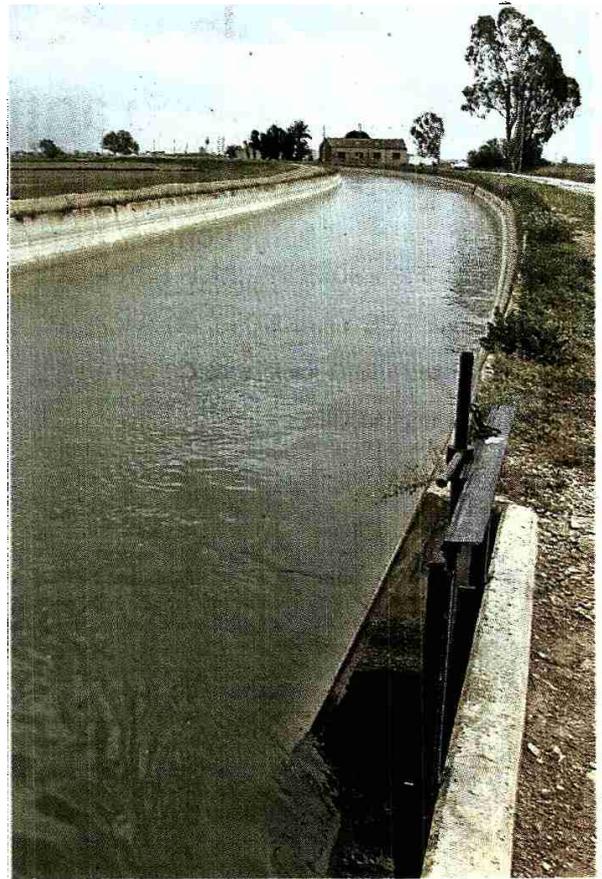
Instalaciones en Tortosa

El grueso de las partidas están destinadas a la Casa de l'Aigua, la delegación que la citada entidad tiene en Tortosa (Tarragona). Así, la Generalitat otorgó 100.000 euros en 2005 a la «adecuación y mejora de las instalaciones de la sede de la fundación en Tortosa».

Asimismo, la Consejería de

Medio Ambiente ha suscrito en este tiempo tres convenios de colaboración con la Fundación por valor de 348.500 euros. El primero de ellos, firmado en 2004, se refiere al «estudio interdisciplinar sobre los impactos ambientales, económicos y sociales del Plan Hidrológico Nacional en el Bajo Ebro y las alternativas para una gestión sostenible del agua en Cataluña». Los otros dos convenios corresponden a la elaboración de la ACA de planes y programas del plan de gestión de la cuenca fluvial (96.000 euros) y de la demarcación hidrográfica de Cataluña (152.500 euros).

La Casa de l'Agua también se ha beneficiado de las ayudas de la Generalitat, que le ha concedido 81.318 euros para financiar su programa de actividades. Los foros organizados por la Fundación también han sido mimados por las ayudas del Gobierno catalán. En 2004, el departamento de Medio Ambiente destinó 40.000 euros al IV Congreso Ibérico de Gestión y Planificación del Agua. El año pasado, Foro Joven Ríos para Vivirlos recibió 16.390 euros.



Las entidades del Delta del Ebro son las más beneficiadas

Salvador Santos Campano

Presidente de la Cámara de Comercio



LA M-501, NECESARIA

La paralización de las obras de desdoblamiento de la calzada de la carretera M-501, promovida por grupos ecologistas, supondría, además de tirar por la borda el esfuerzo económico de la Comunidad, un revés a las legítimas aspiraciones de mejora de los ciudadanos de las comarcas de la Sierra Oeste y de amplias zonas del Sur de Ávila y del Noroeste de Toledo. Ello al margen de que sería imposible recuperar el ecosistema como estaba antes de que se empezara la llamada carretera de los pantanos, dado el avanzado estado de las obras, que se sitúan a escasos meses de su terminación.

Es necesario recordar que el principal motivo que ha impulsado estas obras ha sido el de evitar los frecuentes accidentes que se registraban en esta carretera y, por lo tanto, salvar vidas humanas. El desdoblamiento

de la calzada permitiría un tráfico más fluido, además y de aportar grandes beneficios en la comunicación de los pueblos por los que discurre. Pero Ecologistas en Acción considera que existen intereses de expansión urbanística para acometer este proyecto y esgrime el impacto medioambiental de las obras para oponerse al mismo.

Este grupo ecologista aduce informes que señalan de la existencia en la zona de ejemplares del lince ibérico. Sin embargo, este impacto es limitado y se ha reducido notablemente gracias a las medidas de conservación del entorno que se han tomado en la construcción de esta carretera. Por ejemplo, se han previsto en el trazado numerosos pasos adecuados para facilitar el trasiego de las especies que viven en este hábitat.

Todos los empresarios y vecinos de los municipios del entorno de la M-501 han reclamado estas obras de forma unánime, considerándolas imprescindibles para facilitar un mejor acceso para todos ellos a los servicios de educación y salud, así como una medida esencial para incrementar la movilidad y la seguridad vial en esta carretera. En pocas ocasiones ha existido tal unanimidad en una comarca a la hora de reclamar una infraestructura.

Lo que siempre ha pretendi-

do la Comunidad de Madrid con esta actuación es favorecer el desarrollo económico y social del entorno rural de la comarca por la que transita la M-501. Es un hecho que en esta zona se deteriorando el tejido productivo y se están perdiendo empleos. El desdoblamiento de la calzada mejoraría notablemente la comunicación de la zona con las principales arterias de comunicación de la región, lo que, en consecuencia, permitiría paliar en parte las desventajas que sufren con una carretera con calzada en ambos sentido de la circulación.

Visto todo ello, las causas de oposición a las obras por parte de Ecologista en Acción parecen más de índole política que medioambiental. Sobre todo hay que buscarlas en el enfrentamiento hacia la labor que desarrolla la presidenta de la Comunidad, Esperanza Aguirre.

Por una vez todos los vecinos, políticos, profesionales, comerciantes e industriales de estos pueblos y ciudadanos en general usuarios de esta carretera están de acuerdo en la necesidad de las obras de desdoblamiento de la calzada, así como que este proyecto les aporta seguridad e incluso una mayor protección para entorno de montaña. De manera que no cabe razón alguna que justifique la paralización que se pretende.



Protesta de alcaldes ante la sede de la UE en defensa de la M-501

En la concentración de Madrid reclamarán el desdoblamiento de la «carretera de los pantanos»

ABC

MADRID. Un numeroso grupo de alcaldes y concejales de los municipios del sur de la provincia de Ávila y de Madrid se concentrarán hoy a las puertas de la Oficina de la Comisión Europea y del Parlamento Europeo en Madrid para reclamar la conclusión de las obras de desdoblamiento de la «carretera de los pantanos» (M-501) hasta San Martín de Valdeiglesias.

Así lo confirmó ayer la coordinadora de los pueblos del Al-

to Tiétar en el Grupo de Trabajo por la M-501 y alcaldesa de Piedralaves (Ávila), María Victoria Moreno, quien ha advertido de que «paralizar ahora esas obras, cuando ya se encuentran al 93% de ejecución, supondría un enorme peligro» para conductores y viandantes.

El coordinador de los pueblos del Alberche y alcalde de Burgohondo (PP), Juan José Carvajal, indicó que los municipios del sur de Ávila están «hartos de tener carreteras tercermundistas», informa Efe.

Además, hoy mandarán una carta al presidente de la Comisión Europea para mostrarle su «rechazo a la decisión de enviar el caso de la M-501 al Tribunal de Justicia de Europa. Consideran que este hecho podría impedir la ejecución de la declaración de impacto ambiental de las obras.

«Paralizar ahora las obras, al 93% de su ejecución, supondría un grave peligro para los conductores»



INFRAESTRUCTURES



Les obres ja afecten els vianants al passeig de Gràcia: durant l'estiu s'aniran reduint carrils del trànsit fins a restringir-ne molt el pas a l'alçada de Rosselló ■ RUTH MARIOT

Obres de nit i talls de

■ Una trentena de grans actuacions afectaran els carrers de la ciutat aquest estiu ■ La més visible i cèntrica provocarà restriccions al passeig de Gràcia ■ L'intercanviador de la Diagonal obligarà a tallar la L-5 deu dies

Virginia Mascaró
BARCELONA

La ciutat patirà durant aquest estiu una trentena d'obres de magnitud important, però molt atomitzades, que afectaran la via pública des del juliol fins a la primera quinzena de setembre. S'asfaltaràn fins a 55.000 metres quadrats de carrers i es millorarà l'accessibilitat a 15 estacions de metro i a 3 de FGC. Una de les vies més afectades serà el passeig de Gràcia. A l'agost només tindrà habilitat un carril en direcció cap a la muntanya.

Les obres d'accessibilitat a l'estació de Passeig

de Gràcia (L-3) es començaran al juliol. Es tallarà el lateral Llobregat entre Aragó i Consell de Cent i un dels dos carrils del sentit mar del tronc central del passeig. Les obres duraran fins a l'octubre. Posteriorment s'ampliarà el vestíbul de l'estació, cosa que obligarà a tallar el lateral mar durant un període de set mesos.

L'actuació més gran la causaran les obres de l'estació de Diagonal, on s'ha de fer el pou de l'ascensor, que va del vestíbul fins a l'andana de la L-3. Durant l'agost el passeig de Gràcia només tindrà un carril bus i un de circulació de baixa-

da i dos carrils de pujada entre l'avinguda Diagonal i Provença.

A l'estiu continuaran les obres a l'intercanviador de la Diagonal, que es fa per fases. La instal·lació de les cintes transportadores obligarà a tallar la línia 5 del metro durant deu dies d'agost, entre la Sagrada Família i l'Hospital Clinic. Durant el tall s'ha previst l'ús d'autobusos llançadora per cobrir el trajecte. Les obres obligaran a treballar-hi seguit les 24 hores durant deu dies de la primera quinzena d'agost. Per tant, s'hi treballarà també durant la nit, un fet inusual al centre de la ciutat. Fins

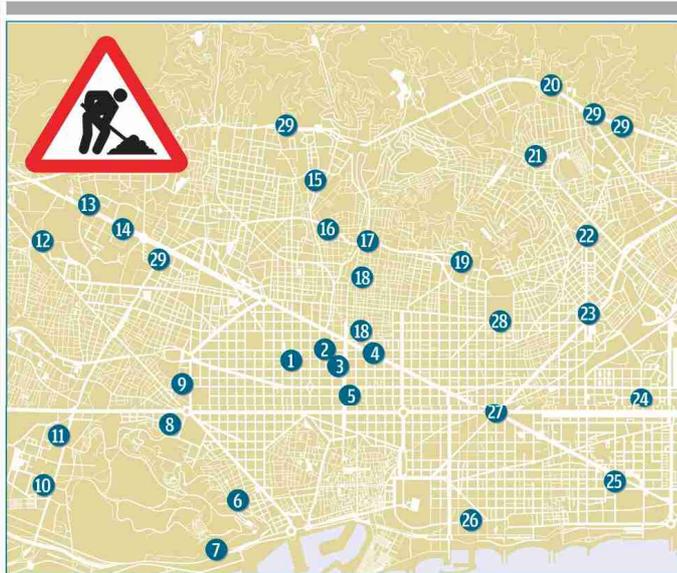
Desmuntar Glòries i talls a Lesseps

■ **Inici d'una gran obra:** Aquest mes de juliol començaran els treballs per desmuntar el tambor de Glòries, que suposa el primer pas de la remodelació de la plaça. S'eliminaran els talussos i les rampes interiors, les façanes interiors i exteriors i els forjats dels aparcaments. L'obra afectarà l'accés a les rampes des de l'anell viari, tant de la calçada superior com inferior el 8 i 9 de juliol. Per altra banda, del 5 al 24 d'agost les obres obligaran a tallar de nit un carril de circulació al voltant del tambor.

■ **Protegir les Festes de Gràcia:** La remodelació de la plaça Lesseps continuarà a l'estiu amb la modificació del nus viari. Hi haurà talls nocturns de diumenge a dijous en els dos sentits del 25 de juny fins al 28 d'agost (excepte per les Festes de Gràcia). A l'estació de Fontana s'hi faran dues actuacions al juliol. La reparació de les vies obligarà a tallar la L-3 els caps de setmana del 12 i 13 i del 19 i 20. I la substitució de 4 escales mecàniques es farà del 5 al 27. Gran de Gràcia es reduirà a un carril.

ara, només les rondes patien talls i obres nocturns durant l'estiu.

Les cintes transportadores, com les que hi ha als aeroports, van col·locades just per sobre de la volta del túnel del metro, que caldrà reforçar. "Per motius de seguretat s'ha hagut de suspendre la circulació de trens", va destacar Manel Nadal, secretari de Mobilitat. Nadal va explicar totes les obres d'accessibilitat i millora del metro i de FGC que es duen a terme a Barcelona, i va dir que esperava poder inaugurar a la tardor l'ampliació de la línia 3 fins a Trinitat Nova, el primer tram nou en 4 anys. ■



Les actuacions previstes per a aquest estiu

- 1 Pou ventilació L-5 a Rosselló-Aribau
- 2 Intercanviador Diagonal
- 3 Pou ascensor L-3 Rosselló - pg. de Gràcia
- 4 Pou ventilació L-5 a Rosselló-Diagonal
- 5 Adaptació de l'estació de Passeig de Gràcia (L-3)
- 6 Remodelació barri del Poble Sec
- 7 Col·lector ctra. Miramar
- 8 Col·lector carrer Mèxic
- 9 Adaptació de l'estació de metro de Tarragona (L-3)
- 10 Línia 9 estació Foc Cisell
- 11 Línia 9 estació Fonera
- 12 Modificació traçat Trambaix ctra. Collblanc
- 13 Arranjament avinguda Diagonal davant Empresariales
- 14 Arranjament carril bus de l'avinguda Diagonal
- 15 Clavegueró Balmes - Kennedy
- 16 Urbanització ronda de General Mitre
- 17 Urbanització pl. Lesseps
- 18 Remodelació estació L-3 Fontana
- 19 Línia 9 Sanllehy
- 20 Aglomerat ronda de Dalt
- 21 Reparació del col·lector carrer d'Horta
- 22 Arranjament carril bus carrer Ramon Albó
- 3 Pou ascensor L-3 Rosselló - pg. Gràcia
- 23 Sortida d'emergència L-9 av. Meridiana
- 24 Col·lector carrer Cantàbria
- 25 Remodelació estació L-4 Selva de Mar
- 26 Canonada d'aigua freàtica al Parc de la Ciutadella
- 27 Desmuntatge tambor plaça de les Glòries
- 28 Reparació col·lector carrer Sant Antoni M. Claret
- 29 Reparació de carbonatacions i juntes viàries
- 30 Manteniment rondes



2 Intercanviador de Diagonal

metro



5 Adaptació de Passeig de Gràcia (L-3)



23 Sortida d'emergència a Meridiana (L-9)



17 Urbanització de la plaça Lesseps



27 Desconstrucció del tambor de Glòries

Infraestructures Obres d'estiu Reportatge



Les obres de la L-9 a l'altura del carrer Felip II ■ FRANCESC MELCION

Sorolls, molta pols, detonacions i botigues buides

CÀSTIG

• Els veïns de Felip II - Meridiana pateixen l'obra de la L-9 fa mig any **QUEIXA** • Entre obres i espai per al Bicing no hi ha ni aparcament ni vorera

V.M.
BARCELONA

Un soroll que eixorda i barres amb obres que obliguen a fer molta volta per a travessar Felip II, a l'altura de l'avinguda Meridiana. Fa sis mesos que els veïns que viuen a prop d'on es fa la nova estació de les línies L-9 i L-4 de Sagrera Meridiana pateixen unes obres de gran envergadura a prova de nervis. Ho demostra el fet que tots els immobles pròxims estan controlats amb sensors que detecten possibles oscil·lacions a conseqüència d'unes obres que foraden el subsòl a 40 metres de profunditat. A les ja existents, s'hi han afegit fa una setmana les obres per fer una sortida d'emergència (L-9) al costat mar de la Meridiana, entre Felip II i Sant Antoni Maria Claret.

"Les màquines comencen a treballar a les vuit del matí i acaben entre les nou i les deu del vespre. Algun dia s'han posat en marxa a les set del matí d'un diumenge i hem hagut de sortir a demanar que parin perquè hi ha infants dormint. El nostre era un barri tranquil i les obres ens han afectat en molts sentits. No només pel soroll i l'increment del trànsit en carrers abans secundaris. S'han eliminat molts aparcaments al carrer i, no obstant això, l'Ajuntament ha inaugurat una estació de Bicing que treu encara més lloc. De nit, passar pel carrer Felip II fa por, però no hi ha vigilància. En canvi, durant el dia al barri hi ha agents de la Guàrdia Urbana que posen multes, si algú aparca malament, encara que no molesti el trànsit", assegura Jordi Fonts, de 39 anys.

El seu tiet, Joan Font, de 78 anys, que viu fa 44 anys en unes casetes de protecció oficial de Felip II, està més resignat amb les molèsties, "perquè les obres

són necessàries i perquè el tracte rebut és bo". Als edificis del voltant hi han instal·lat fins a 6.000 sensors per detectar possibles oscil·lacions per les obres. I abans d'iniciar-se els tècnics van fotografiar els interiors i exteriors dels edificis per si es produïen esquerdes, explica. La tuneladora va passar fa just un mes per sota del pati del darrere de casa seva i no va notar res. Menys sort han tingut els veïns del carrer Olesa, on la tuneladora va trobar una veta de granit que n'esberlava les dents i es va haver de detonar amb explosions controlades, que es van sentir força, afirma.

Disminució de vendes

Qui pateix les obres són les botigues. Les voreres s'han vist reduïdes a una simple expressió i els clients brillen per la seva absència. Enrique Toledado, de 60 anys, que regenta fa 28 anys la drogueria Toledano, afirma que les vendes al seu establiment han baixat un 50%, des que va començar les obres el dia de Reis, el mes de gener passat. I la perspectiva de futur no és bona perquè es preveu que les obres afectaran el carrer d'una manera o altra encara dos anys més, es lamenta. Les relacions amb el consistori no han estat fàcils. Va haver de lluitar perquè deixessin una mica més d'espai a la vorera, per poder passar i carregar i descarregar els productes amb carretó a la seva botiga, però no ha pogut fer res per solucionar la baixada de les vendes al seu establiment. "Què en diu l'Ajuntament? Que si no m'agrada com es fa que em busqui un advocat", afirma amb amargor.

La benzineria Meridiana ha notat també un descens dels clients. "Abans els cotxes pujaven per Felip II i entraven a la gasolinera amb facilitat. Ara per repostar han de fer volta i molts ja no vénen", diu un treballador. ■

Andalucía y Valencia lideran el 'maltrato' costero

El urbanismo y los vertidos, las principales amenazas

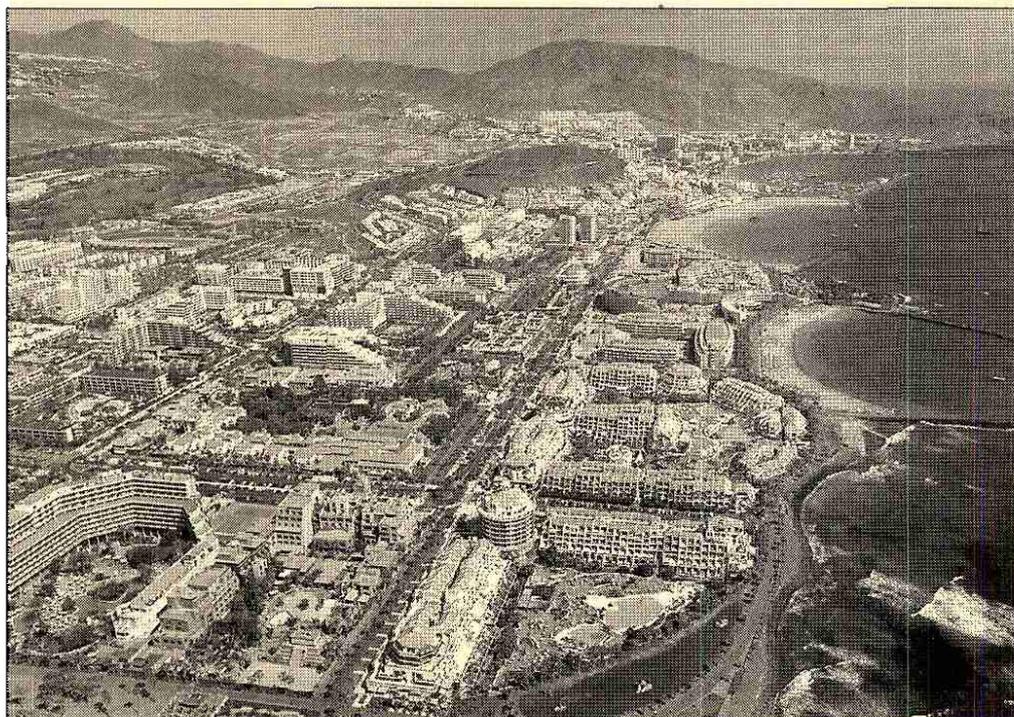
SERGIO CUADRO *Madrid*

Andalucía, la Comunidad Valenciana, Murcia y Canarias son las comunidades que más "maltratan" el medio ambiente, según el informe *Destrucción a toda costa* presentado ayer por Greenpeace. Maltrato consistente en el "urbanismo salvaje" que invade el litoral, en la construcción de infraestructuras portuarias -137 en el último año- de grave impacto ambiental y en los elevados niveles de contaminación por vertidos a lo largo de los 8000 kilómetros de costa.

La organización ecologista cree que es hora de acabar con la "sinrazón urbanística". El descenso de la inversión extranjera, sobre todo de la británica -en el Reino Unido ya no desgrava comprar una segunda residencia- y la aparición de nuevos y atractivos destinos turísticos en el Mediterráneo ha hecho caer la venta de segundas viviendas hasta en un 70%, como en el caso de Alicante.

Muchos ayuntamientos tratan de convertir el máximo suelo posible en edificable, denuncia Greenpeace, incluyendo espacios naturales protegidos, para llenar las arcas municipales. Las comunidades autónomas, responsables de la aprobación de los planes urbanísticos municipales, lo pasan por alto.

La mala gestión se pone de manifiesto en los 67 casos de corrupción urbanística que se cuentan en los tribunales en lo que va de año. De los más de 500 implicados, 180 son cargos públicos, acusados de delitos contra la ordenación del



Desarrollo urbanístico en la Playa de las Américas, Tenerife. PEDRO ARMESTRE

Los diez 'puntos negros' más conflictivos del país

● **En el documento** presentado por Greenpeace se analizan los 100 puntos que revisten mayor gravedad en las costas españolas. De entre ellos la organización ha destacado los diez más amenazados.

● **El estuario** de Huelva y la bahía de Algeciras son dos de ellos, por su alta contaminación y riesgo de accidentes marítimos.

● **Oropesa del Mar** y Cabanes están amenazados por la construcción del macrocom-

plejo turístico "Marina D'Or Golf", de 18 millones de metros cuadrados.

● **En Doñeño**, el bajo precio del suelo ha llevado a las promotoras a invertir en la zona. Se levantarán 750 nuevos pisos además de los 800 en construcción.

● **En el "Manhattan"** de Cullera se espera la construcción de 33 rascacielos, un campo de golf y una marina deportiva y pesquera junto a la desembocadura del río Júcar.

territorio, prevaricación, etc. Además parece que los malos modos se contagian a la Costa Cantábrica, que, aún siendo tradicionalmente más respetuosa con el litoral, comienza a preo-

cupar a Greenpeace por su creciente imitación del modelo del Mediterráneo.

La organización ecologista propone el fin de la expansión sin freno del urbanismo, protegiendo la fran-

ja de 500 metros, la aplicación real de la Ley de Costas, que a su juicio es satisfactoria, y la puesta en marcha de una Estrategia para la Sostenibilidad que implique a comunidades autónomas y agentes sociales.

"Hay una situación de abandono del medio ambiente por parte del Gobierno", dijo Juan López de Uralde, director ejecutivo de Greenpeace, "hace falta que su cuidado sea un factor determinante en la política que se haga, como se prometió en campaña".

Como símbolo del compromiso con la protección de las costas, la ONG pide al Gobierno que comience por la demolición del hotel de la playa de Algarrobico, construido ilegalmente en el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar y pendiente del cumplimiento de una sentencia de derribo.



TNS MEDIA INTELLIGENCE NO REPRODUCE ESTE ARTÍCULO POR EXPRESA OPOSICIÓN DEL AUTOR

TRANSCRIPCIÓN

La AIE estima "muy difícil" dividir por dos la emisión de CO₂ CINCO DÍAS Madrid El presidente de la Agencia Internacional de la Energía, Nobuo Tanaka, afirmó ayer que un recorte a la mitad de las emisiones de dióxido de carbono para el año 2050 supondría un recorte de la demanda de crudo del 27%. Tanaka, que está participando en el XIX Congreso Mundial del Petróleo que se celebra en Madrid, explicó que la demanda podría bajar a 60 millones de barriles al día desde los actuales 87, si se cumpliera el objetivo de Naciones Unidas de recortar a la mitad las emisiones que provocan el efecto invernadero. En todo caso, el dirigente del organismo asesor de la OCDE calificó de "muy difícil" el logro de esa meta.

Industria, a través del IDAE, financia la iniciativa con 31,8 millones

Telvent cambiará los semáforos de 584 ciudades españolas para ahorrar energía

Telvent, SICE y ETRA se han adjudicado el concurso convocado por la entidad pública que promueve el ahorro de energía, IDAE, para sustituir las bombillas convencionales por tecnología LED en 100.000 semáforos de 584 ayuntamientos españoles. La inversión será de 31,8 millones y reducirá el consumo eléctrico en una cuantía equivalente al gasto de 150.000 hogares.

ANTONIO RUIZ DEL ÁRBOL *Madrid*

El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, IDAE, dependiente del Ministerio de Industria, ha seleccionado a una unión temporal de tres empresas españolas, Telvent, SICE y ETRA, para que lleven adelante una iniciativa emblemática en el uso racional de la electricidad.

Se trata de sustituir las luminarias incandescentes de los semáforos, por tecnología de iluminación digital LED que produce ahorros del 70%. El plan se lanza en un momento en que la eficiencia en el gasto y en el suministro eléctrico y la reducción de emisiones de CO₂ son objetivos prioritarios.

El IDAE puso en marcha su plan a mediados de 2007. La iniciativa ha estado articulada en dos caminos paralelos. En primer lugar, el instituto se ha esforzado por firmar acuerdos con el mayor número posible de ayuntamientos para que se adhirieran al proceso de cambio. Les ofrece las nuevas luminarias y adaptadores LED de manera gratuita a cambio de que se comprometan a costear los trabajos de adaptación de sus semáforos y a instalar las nuevas bombillas en un plazo de 12 meses.

En principio había previsto que se adhirieran unos 400 municipios, pero finalmente el IDAE ha llegado a acuerdos con 584 ayuntamientos en los que habitan 27 millones de personas.

La segunda línea de la actuación ha consistido en convocar un concurso para elegir a la empresa o grupos de



Semáforos de una céntrica calle de Madrid. MANUEL CASAMAYÓN

LAS CIFRAS

70%

es el ahorro de energía de la nueva tecnología, en relación a la convencional.

350

es el consumo en GWh al año de los 300.000 semáforos en España.

27

millones de personas viven en los municipios que cambiarán sus semáforos.

empresas de tecnología LED que suministren los equipos y adaptadores para los semáforos en las mejores condiciones de precio y calidad. Entre los 12 candidatos, entre ellos varias empresas multinacionales, el IDAE ha elegido a una UTE de tres firmas españolas. Telvent es la empresa de desarrollos tecnológicos del grupo Abengoa. SICE tiene parecidos objetivos que su socio, pero está integrado en el grupo ACS. La tercera firma de la unión temporal es

ETRA, que pertenece al grupo de Florentino Pérez y está especializada en tecnologías del transporte. El presupuesto habilitado para la iniciativa suma 31,8 millones.

En España existente cerca de 300.000 semáforos cuyo consumo de energía final se estima en 350 GWh al

año. Son instalaciones que deben permanecer en funcionamiento las 24 horas del día, lo que origina ese elevado consumo al estar equipados con lámparas incandescentes o halógenas.

El cambio tecnológico en el que se ha embarcado el IDAE producirá ahorros equivalentes a la electricidad que pueden consumir unos 150.000 hogares.

Se puede definir a la tecnología LED como la luz digital, la luz que produce un transistor.

La iluminación se consigue por el movimiento de los electrones dentro del material semiconductor al aplicarles una tensión. Las lámparas son más pequeñas. No tienen ni filamento ni bulbo, ni queman gas contaminante, ni se calientan. Tienen una vida más larga y, por tanto, ahorran también en mantenimiento.

LED es el nombre de la nueva luz digital que no produce calor ni contamina



TNS MEDIA INTELLIGENCE NO REPRODUCE ESTE ARTÍCULO POR EXPRESA OPOSICIÓN DEL AUTOR

TRANSCRIPCIÓN

Unisolar y Tinox construirán 100 plantas desaladoras Unisolar, fabricante de placas solares, y Tinox, especializada en el desarrollo de desalinizadoras, invertirán 300 millones para construir en España y Portugal más de 100 plantas de desalinización hasta 2013.

Aertec, diez años de diseño de aeropuertos por el mundo

Instalaciones aeronáuticas en campos de vuelo, hangares, sistemas de gestión y tecnologías de ayuda a la navegación

José Contreras

SEVILLA. La empresa malagueña Aertec nació en 1997 como una compañía de ingeniería y arquitectura especializada en infraestructuras y tecnologías aeronáuticas, industriales y de edificación "con carácter multidisciplinar". Sin complejo alguno, en un sector sumamente complicado y muy exigente, la empresa de los ingenieros y primos Antonio Gómez-Guillamón y Vicente Padillo está inmersa hora en un ambicioso plan estratégico (2008-2010) que comprende 16 iniciativas. Están presentes en Bélgica, Bolivia, España y Guinea Ecuatorial, Irlanda, Jordania y el Reino Unido.

Estos dos malagueños son los máximos responsables de la compañía, donde controlan el 80 por ciento del accionariado, quedando el resto en manos de los empleados, como incentivo a la producción y para fidelizar su participación en la empresa. Ya están en el selecto club (apenas diez empresas) que se dedican a este negocio mundial.

Más del 85 por ciento de su plantilla es titulado universitario y tras superar el año pasado un crecimiento del 40 por ciento, esperan alcanzar un 30 cuando concluya este año de crisis. Nada mal según los tiempos que corren. Aertec quiere cerrar el presente ejercicio con una plantilla de 150 personas y una facturación de 8,5 millones de euros.

Desarrollo

Su trayectoria está plagada de éxitos. Apenas un año después de nacer empresarialmente ya obtenían su primer proyecto, para Aena. En 2000 asumieron su primer reto nacional, el aeropuerto de Fuerteventura, y poco después el del aeropuerto británico de Luton. Dos años después inauguraron su oficina en el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA), se abrieron a otros socios, y el año pasado comenzaron un proceso de expansión internacional, que les tiene entusiasmados. Es una pyme andaluza que triunfa y a la que ahora encargan proyectos desde el Ministerio de Defensa, a la empresa Airbus, el consorcio EADS, la propia Junta y grupos como ACS, Sacyr y Ferrovial.

La empresa estructura sus actividades en tres divisiones: industrias aeronáuticas, edificación industrial (ingeniería y arquitectura civil) y aeropuertos, su área con ma-



Aertec se ha convertido en un referente tecnológico aeroportuario. *elEconomista*

La cifra

150

PERSONAS. Es la plantilla que espera alcanzar Aertec al término del presente 2008, la mayoría titulados universitarios, pese a la escasez manifiesta de mano de obra cualificada en el panorama laboral andaluz. Sólo el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) necesitará en los próximos cinco años más de 3.000 titulados para satisfacer la demanda prevista.

yor proyección, y que concentra ya el sesenta por ciento de su facturación. Aertec es la única consultora de ingeniería española especializada en la industria aeronáutica y sistemas aeroportuarios.

El director gerente, Antonio Gómez-Guillamón Marrique, fija desde hace meses sus ojos en las posibilidades que genera Marruecos, un país a una hora de viaje, en pleno desarrollo hotelero y residencial, dispuesto a competir con gran-

des destinos turísticos. En el Reino Unido e Irlanda, Aertec tiene el proyecto de ampliación del campo de vuelo de Dublín así como en Londonderry (Irlanda del Norte.)

Oriente medio

Pero no es casual que dispongan de una sede en Ammán (Jordania) ya que Oriente Medio es su objetivo estratégico junto a países como Argelia y Libia, sobre todo la segunda, inmersa en un gran programa estatal de desarrollo de infraestructuras e inmobiliario.

Los dos primos hermanos coinciden en rechazar la política de subvenciones y comparten el nuevo criterio de la Consejería de Innovación. Los directivos de Aertec prefieren que "se facilite el acceso a la financiación desde préstamos participativos, a ayudas reembolsables, créditos blandos, inversores". Eso hubieran deseado cuando con unos 30.000 euros, mucha ilusión y escasos recursos, se pusieron a trabajar en Aertec.

Luego, los macro atentados del 11 de septiembre provocaron la diversificación. Crearon Aeriam Technologies para cubrir la demanda aeronáutica en tecnologías de la información y comunicaciones.

Desalación, trasvases y progreso tecnológico

Suele suceder que cuando se genera una tecnología, como pueda ser la desalación por ósmosis inversa, las mejoras que se logran inicialmente son muy grandes, pero es muy difícil obtener un mayor progreso con dicha tecnología. En este sentido se piensa que, si bien se ha reducido espectacularmente el consumo energético de la desalinización durante los últimos años, conseguir reducciones adicionales es prácticamente imposible. Pero si nos fijamos un objetivo ambiental, todavía se pueden hacer mejoras sustanciales, ya que las emisiones de CO2 que derivan de la desalación se pueden reducir mucho con las energías renovables en nuestro país. El estudio comparativo de los costes financieros de la desalinización, el trasvase y la depuración, abre nuevas líneas de investigación. Hay que valorar económicamente los costes ambientales de dichas fuentes no convencionales de acceso al agua, para llegar a una conclusión definitiva sobre su sustituibilidad o complementariedad.

BORJA MONTAÑO SANZ
ALICANTE

El buscador

POR CARLOS ÁLVAREZ

Consumir menos agua

A PESAR de las no tan inesperadas lluvias pasadas, es bien sabido que *no llueve a gusto de todas* y que, incluso en las zonas en las que los embalses están casi llenos, siempre resulta conveniente pensar en el futuro climático (tan imprevisible por estas tierras proclives a la sequía), ahora que los calores estivales restan caudal a nuestros ríos.

O sea, que a pesar de todo no queda más remedio que reducir al máximo el consumo de agua. De cómo se puede conseguir se ocupan sitios con títulos tan aclaratorios, y parecidos, como *La web del ahorro de agua* o *Ahorrar agua*, ambos empeñados en facilitar al visitante informaciones, consejos y claves para mejorar la hidroeficiencia de instalaciones, conocer campañas, experiencias ajenas, productos y técnicas. O vender productos.

- www.ahorraragua.org
- ahorraragua.com

De Ecología y Desarrollo, que lleva años con el proyecto *Zaragoza ahorradora de agua*, ya desde bastante antes de esta Expo tan acuática, procede la página *web Agua dulce*, con consejos prácticos para reducir o mejorar el consumo en oficinas, bares, centros educativos o superficies comerciales. Además, claro, del hogar o el jardín privado.

- www.agua-dulce.org

Por su parte, la Confederación de Asociaciones de Vecinos, Consumidores y Usuarios de España nos ayuda a mejorar la situación mediante una encuesta. En la Comunidad de Madrid, el veterano canal de Isabel II nos convoca a sumarnos a su *Reto del agua* a través de un plano doméstico con consejos concretos aplicados habitación por habitación. Mientras que Castilla-La Mancha oferta su *Mójate*, con inclusión de juegos y listas didácticas como el de *Tu futuro en 10 gotas de agua*.

- www.eurosur.org/CONSUMEC/contenidos/Consejos/serv_dom/agua/ahorro_agua/PAGua.html
- www.eiretodelagua.com
- mojate.jccm.es

Hay también *Medidas para el ahorro doméstico de agua* en la organización Greenpeace, referidas a la aplicación de "pequeños actos cotidianos" como primer paso. Y más consejos en *Consumo responsable*, que a la hora de recomendar productos remite a la ya citada *Agua dulce*.

- www.greenpeace.org/espana/campaigns/aguas/consumo-y-gesti-n-sostenible/medidas-para-el-ahorro-domesti
- www.consumoresponsable.org/actua/agua/agua1.asp

Ecoaigua, en catalán y castellano, se extiende al aprovechamiento de aguas grises, de las piscinas o de la lluvia. Y no faltan propuestas de tipo lúdico, al estilo de *Ahorro gota a gota*, un juego sencillo de Educalia.

- www.ecoaigua.com
- educalia.educaed.net/s/3nens/revista/concurs/aigua/taller.htm

0201 uñ6is8u79

INFORME ANUAL DE GREENPEACE SOBRE LA DESTRUCCIÓN DE LAS COSTAS

Andalucía, Valencia, Murcia y Canarias son las comunidades que más maltratan su litoral

EXPANSIÓN, Madrid

Valencia, Andalucía, Murcia y Canarias son las comunidades que más maltratan su litoral, según el informe anual *Destrucción a toda costa* de Greenpeace. Este documento analiza las zonas más deterioradas del litoral debido al aumento de obras de infraestructuras, a la contaminación, a los vertidos tóxicos, y al urbanismo.

Por detrás de estas regiones, se sitúan Cataluña, Baleares y Galicia "por seguir produciendo daños al medio ambiente". En el tercer lugar

de este ranking, se encuentran País Vasco, Cantabria y Asturias, "por estar imitando el modelo devastador del mediterráneo".

El informe destaca que durante el último año los casos de corrupción urbanística en el litoral han ascendido a 67, en los que están implicados medio millar de personas, de las que un 37% son cargos públicos.

El documento recopila hasta cien puntos negros en el litoral español y cuestiona el modelo de desarrollo económico de los últimos años

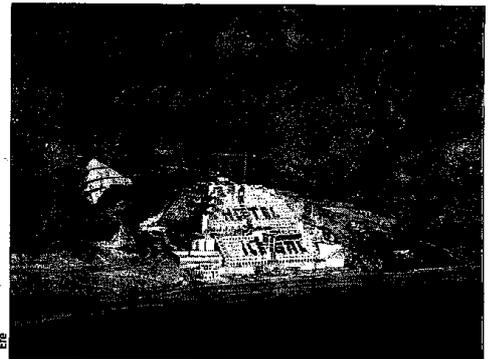
que, según el informe, está basado en la construcción ilimitada a costa de recursos y del patrimonio natural. Durante la presentación del do-

En el último año, se registraron 67 casos de corrupción urbanística en el litoral español

cumento, el director ejecutivo de Greenpeace España, Juan López, destacó el caso del hotel de El Algarrobico,

ubicado en el Parque Natural de Cabo de Gata (Almería), que tiene una sentencia de derribo sin fecha, a cuyo cumplimiento se comprometieron en la pasada campaña electoral tanto José Luis Rodríguez Zapatero como el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves.

De los 100 puntos negros del litoral español, 37 lo son por afecciones en la calidad de las aguas, entre las que destaca el polo químico de Huelva, la zona más contaminada de Europa y en riesgo de catástrofe ambiental, y



El hotel El Algarrobico, en el Parque Natural de Cabo de Gata (Almería).

la bahía de Algeciras. Por comunidades, Galicia es la que cuenta con mayor número de puntos negros, con 19, seguida por Andalucía, con 18, y en tercer lugar la Comunidad Valenciana, con 11.

Además, López lamentó

el "abandono total en temas medioambientales por parte del Gobierno de Zapatero que, después de cuatro meses de la formación del Ejecutivo, no ha nombrado nuevo director general de costas".



SECTOR AÉREO

Comercio de emisiones de CO₂

■ Los Estados miembros de la UE y la Eurocámara han alcanzado un acuerdo para incluir a partir de 2012 a la aviación civil en el sistema comunitario de comercio de emisiones de dióxido de carbono (CO₂). Esto significa que se fijará un tope de permisos de contaminación a las aerolíneas europeas.

ACS cierra la venta de las autopistas chilenas

Compran Abertis y Santander.

ACS ha cerrado la venta de sus autopistas chilenas por un importe total de 722,14 millones de euros. La compañía que preside Florentino Pérez vendió a Abertis el pasado mes de abril el 49% de Invin, sociedad a través de la cual canaliza sus participaciones en las vías chilenas. En ese momento, se llegó a un acuerdo por el que ACS vendería a Abertis otro 2% y a Santander el 49% restante, todo ello antes de que finalizara junio. Ahora la venta de este 51% de Invin se ha cerrado, por un importe total de 368,29 millones de euros, aunque está condicionada a recibir las autorizaciones pertinentes y servicios necesarios.



‘Destrucción a toda costa’, el duro informe de Greenpeace

ECOLOGÍA

Greenpeace presentó ayer su informe anual *Destrucción a toda costa*, que pone de relieve que Andalucía, la Comunidad Valenciana, Murcia y Canarias son las autonomías que más “maltratan” su litoral.

La organización ecologista denunció que durante el último año España ha continuado “el modelo de crecimiento basado en la degradación de la costa”. A los tres millones de viviendas proyectadas en 2007 se han sumado 137 nuevas actuaciones urbanísticas en infraestructuras portuarias. Además, los casos de corrupción urbanística en el litoral en el último año llegaron a 67, según informa *Efe*.

El podio de las comunidades autónomas que menos cuidan su costa lo encabezarían las cuatro autonomías citadas junto a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla; en el segundo escalón estarían Cataluña, Baleares y Galicia; y el tercer lugar sería para el País Vasco, Cantabria y Asturias.

Puntos negros

La organización ecologista citó además cuáles son, a su juicio, los 10 “puntos negros” del mapa del ladrillo en España: El Algarrobico (Almería), el puerto de Tarifa (Cádiz), el Polo Químico de Huelva, el Delta del Ebro, Marina d’Or (Castellón), el Manhattan de Cullera, el puerto deportivo de Pasajes (Guipúzcoa), la Ría de Vigo, el puerto de Granadilla (Tenerife) y Marina de Cope en Águilas (Murcia).

El documento de Greenpeace cita hasta 100 puntos negros del litoral español, y cuestiona el modelo de desarrollo económico de los últimos años, basado —señala el informe— en la construcción ilimitada a costa de la degradación del patrimonio natural español. El informe aparece acompañado de fotografías aéreas inéditas que ilustran tanto la belleza de nuestro litoral, como la degradación que está sufriendo, especialmente por la creciente contaminación de nuestras costas en los últimos años.



BLOOMBERG

¿Se necesitan más aeropuertos?

Sacyr pone hoy la primera piedra del aeropuerto de Murcia, pero no será la última. España cuenta con 47 instalaciones, de las cuales 22 son deficitarias, y llegará a 59 en 10 años. En la foto, Sondica, que aumentó el 10,7% sus pasajeros. P. 20

¿Necesitamos más aeropuertos?

LÍNEAS AÉREAS

El inicio hoy de las obras del nuevo aeródromo privado de Murcia abre el debate: ¿tienen futuro tantos aeropuertos en España?

Miguel Elizondo

El sector aéreo se ha democratizado en la última década gracias a la revolución de las aerolíneas de bajo coste. Viajar en avión dejó de ser privilegio de unos pocos en los primeros años del nuevo siglo. Al abrigo de este fenómeno, el Gobierno puso en marcha el verano pasado la reglamentación para que nacieran los primeros aeropuertos privados del país. La iniciativa va a provocar un aumento sustancial de la ya gran oferta de aeropuertos en España. Hoy mismo, en Murcia colocan la primera piedra de su aeropuerto privado.

Aena, organismo público que aglutina los aeropuertos españoles, cuenta actualmente con 47 bases aéreas. Esta cifra provoca que sólo 16 de las 52 capitales de provincia no tengan aeropuerto propio. Pues bien: en 2020, ese número se reducirá a la mitad gracias a la puesta en marcha de una docena de aeródromos privados.

La duda surge inmediatamente: ¿son necesarios tantos aeropuertos? ¿Tienen futuro? En mayo, 24 de los 47 aeropuertos de Aena perdieron pasajeros. La caída se notó en ciudades como Badajoz, con un descenso del 27% respecto a 2007, o Vitoria, con un 65%, pero también afectó al segundo aeropuerto más importante del país: El Prat, en Barcelona, cuyo tráfico cayó ese mes un 4,7%.

De aquí a 2020 una docena de nuevos aeropuertos verá la luz, la mayor parte de ellos promovidos

PONGA UN AEROPUERTO EN SU VIDA

España contará con 59 aeropuertos en 2020

✖ Aeropuertos operativos ✕ En construcción o en proyecto

□ Provincias sin aeropuerto



por las comunidades autónomas y con participación del capital privado. Destacan los proyectos de la Comunidad de Madrid, que en su plan de infraestructuras 2027 contempla la construcción de dos nuevos aeropuertos, pero también los de Teruel, Cáceres o Antequera. Son poblaciones que no superan los 100.000 habitantes pero que en unos años tendrán aeropuerto y estación de alta velocidad.

En 2020, el 90% de los ciudadanos vivirá a menos de 50 kilóme-

En 2020, sólo ocho capitales de provincia españolas no contarán con su propia base aérea

tros de una estación de alta velocidad. El sector aéreo ve incompatible este desarrollo con el de los aeropuertos. La llegada del AVE a las ciudades trae consigo un descenso del uso del avión. El AVE Madrid-Sevilla transporta más de dos tercios de los viajeros entre las dos ciudades. En Barcelona, se espera que la alta velocidad capte un 25% de los viajeros sólo en su primer año de funcionamiento.

Don Quijote abre el camino

Entre los proyectos que verán próximamente la luz, el denominado Aeropuerto Don Quijote, situado en Ciudad Real, será el primero en operar en septiembre. Esta infraestructura nació como conexión vía alta velocidad con Madrid. Su primer nombre fue Madrid Sur, pero ha visto cómo la puesta en

marcha de la T-4 ha modificado sus planes. La construcción de la nueva terminal de Barajas permitió la entrada de las aerolíneas de bajo coste en el aeropuerto de la capital, lo que hace muy complicado que éstas encuentren ventajas en operar en un aeropuerto situado en otra provincia.

El punto fuerte de este aeropuerto lo encuentra en su negocio logístico: el aeropuerto permitirá la conexión intermodal entre tren, avión y carretera en a penas unos metros lo que le permitirá captar en su arranque el 85% de sus ingresos.

El resto de proyectos en marcha aún tardarán en echar a volar: las obras del aeropuerto de Castellón finalizarán dentro de seis meses y Murcia estará listo para 2010, mientras que Huelva y Antequera están en fase de tramitación.

Sacyr coloca la primera piedra en Murcia

Hoy Sacyr colocará la primera piedra del nuevo aeropuerto de Murcia. Esta infraestructura contará con una inversión inicial de 266 millones de euros, de los que cerca de 203 millones se destinarán a su apertura (en el año 2010), 30 millones serán para la primera fase de ampliación (en 2015) y más de 33 millones para la segunda fase (en 2030).

El aeropuerto de Murcia arranca ofreciendo "tarifas con descuentos de entre el 30% y el 50% respecto a las de Aena" y pretende "establecer una base operativa de un operador principal europeo", según declaran sus dirigentes.

El aeropuerto espera comenzar transportando dos millones de pasajeros, una cifra que los estudios de la compañía elevan hasta 14 millones para 2046, fecha en la que termina la concesión. Para conseguir este objetivo absorberá parte del tráfico que del aeropuerto de San Javier, que en 2006 transportó más de dos millones de pasajeros con un incremento del 20% respecto al año precedente.

Durante la construcción y explotación del aeropuerto se crearán 500 puestos de trabajo. La empresa espera triplicar la cifra si se tienen en cuenta los empleos indirectos que generará la nueva infraestructura aeroportuaria. El aeropuerto contará con una terminal de carácter modular (inicialmente de 28.000 metros cuadrados) que, durante los 40 años que dura la concesión, se ampliará en tres fases de expansión dependiendo del comportamiento de la demanda.



Casi la mitad de la costa catalana ya está urbanizada

MEDIO AMBIENTE► Greenpeace señala que el grado de urbanización del litoral catalán -46,5%- es el más alto de España. Los ecologistas critican que los ayuntamientos sigan planificando viviendas en la costa. Para ellos, los casos más graves de la comunidad están en l'Ametlla de Mar y en Els Muntanyans de Torredembarra. / R. Caballero



TNS MEDIA INTELLIGENCE NO REPRODUCE ESTE ARTÍCULO POR EXPRESA OPOSICIÓN DEL AUTOR

TRANSCRIPCIÓN

bañistas mañana fuentes d'Esquadra marroquí última evidentes arrastrado BARCELONA w Las obras del AVE provocarán afectaciones en el servicio de Renfe. Los trabajos de desmantelamiento del paso superior sobre las vías del tren en Montmeló – una intervención ineludible para proseguir hacia el norte el trazado de alta velocidad – comenzarán el sábado al mediodía y se prolongarán 17 horas. Durante este tiempo, Renfe establecerá un servicio alternativo de transporte para facilitar la movilidad de la línea Barcelona- Portbou, y los trenes de la C2 norte. El tramo Mollet Sant Fost- Granollers se hará por carretera. / Redacción Corte ferroviario en Montmeló por las obras delAVE



MANÉ ESPINOSA

La zona crítica. El paseo de Gràcia, que ya sufre restricciones, las verá ampliadas debido a las obras de mejora de la estación del metro de Diagonal de la L3

Prohibido el paso

● **Una treintena de obras afectará al tráfico y cortará en distintos puntos los servicios de metro y tranvía durante este verano**

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

El paseo de Gràcia va a ser el principal damnificado de las obras públicas que este verano se inician o intensifican en Barcelona. Los trabajos para ampliar y hacer

más accesible la estación de Diagonal de la L3 del metro obligarán a restringir la circulación en dos tramos, hasta el extremo de que, entre Provença y Diagonal, donde ya está cortado el lateral de bajada, en agosto se quedará con un único carril hacia la plaza

Catalunya en la calzada central y dos de subida, más el del lateral. Otra restricción afectará al lateral y un carril de bajada de Aragó a Consell de Cent, desde finales de julio y durante cuatro meses.

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

PROHIBIDO EL PASO LAS OBRAS PÚBLICAS QUE MÁS AFECTARÁN A LA MOVILIDAD EN BARCELONA ESTE VERANO

Cortes en las líneas 3 y 5 de metro

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

Del resto de zonas sensibles por las obras –hay una treintena en total–, destaca Gran de Gràcia, que mantiene un único carril entre el 12 y el 18 de julio para que se pueda colocar una grúa que instale una nueva escalera mecánica en la estación de Fontana (L3). La plaza Lesseps encara la última fase de su reforma con cortes nocturnos hasta el 28 de agosto. Por su parte, en Glòries se inicia la demolición del tambor con la supresión de las rampas interiores, fachadas y forjados del aparcamiento, operaciones que precisan de la ocupación de un carril del 5 al 24 de agosto. También destaca la afectación prevista en la Meridiana, donde distintas actuaciones relaciona-

CAMBIO DE HÁBITOS
El Ayuntamiento recomienda que se evite circular por los puntos conflictivos

PUNTOS SENSIBLES
Paseo de Gràcia, Gran de Gràcia, Lesseps, Glòries y Meridiana se llevan la peor parte

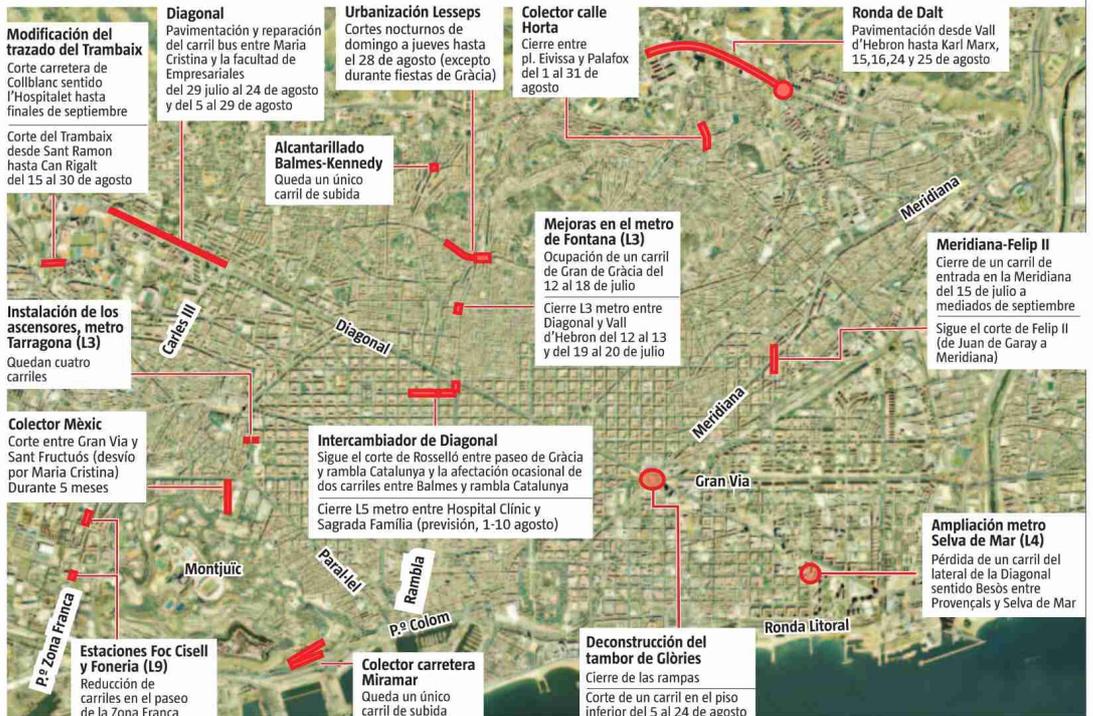
PAVIMENTACIÓN
Estas vacaciones se renovará el asfalto en una superficie de más de 55.000 m²

das con las obras de la L9 y la L4 restan un carril de entrada a la altura de Felip II hasta septiembre.

La mayor parte de las intervenciones no son nuevas. Forman parte de proyectos ya iniciados y que proseguirán pasado el verano. Unicamente son *estivales* las pavimentaciones, que se extenderán sobre más de 55.000 m² y que incluyen la parte alta de la Diagonal, en la que se también reparará el carril bus, y la ronda de Dalt, entre Karl Marx y Vall d'Hebron.

Ya es costumbre que las administraciones aprovechen el periodo vacacional para acometer las fases más molestas de estas actuaciones. La razón es que en julio y agosto –y en menor medida los últimos días de junio y los primeros de septiembre– la actividad y el tráfico descienden. “Está demostrado –recordó ayer Francesc Narváez, concejal de Movili-

Las principales actuaciones



El paseo de Gràcia es el lugar más afectado por las obras y pierde carriles en varios tramos



FUENTE: Ayuntamiento de Barcelona

Rafa Salas / LA VANGUARDIA

dad, durante la presentación de esta campaña de obras – que es así, aunque sólo sea en un 10%, ya se nota y es suficiente para acelerar los trabajos”.

Obras son sinónimo de molestias y, por tanto, de quejas de los afectados más directos ya sea por los cortes de tráfico o de medios de transporte público, por afectaciones en las aceras o por el ruido. “Hay quien las plantea de manera negativa; yo las veo posi-

vas, porque significan renovaciones del espacio y de las infraestructuras; por tanto, bienvenidas sean las obras”, enfatizó Narváez, quien recordó que “en un momento u otro hay que llevarlas a cabo y, aunque perturben, ahora es cuando afectan menos”. Con todo, el edil recomendó que “cuando sea posible se evite pasar por los lugares más sensibles”.

En la misma línea se expresó Manel Nadal, secretario de Mobi-

litat de la Generalitat, que fue el encargado de explicar las obras que lleva a cabo su departamento. Nadal recordó que “en los últimos años se han perforado diez kilómetros de túneles en el ámbito metropolitano” pero destacó que “se está haciendo un gran esfuerzo por medio de obras pequeñas pero con un importante volumen económico para mejorar la accesibilidad a las estaciones de metro y ferrocarril”.

En estos momentos, de las 121 estaciones de metro, 77 están adaptadas, 28 en obras para que sean accesibles y 16 con el proyecto en redacción. En Ferrocarrils de la Generalitat, de las 77 estaciones, 68 están listas, 4 en obras y otras 4 en proyecto. Nadal no dudó en calificar Barcelona de “pionera” en adaptación a personas con dificultades para moverse y recordó que “muchas ciudades europeas acuden a ver lo que

se está haciendo". El secretario de Mobilitat recordó además que este otoño -sin precisar la fecha- se estrenará el tramo de la L3 entre Canyelles y Trinitat Nova.

Hay otras intervenciones programadas para este verano -en el gráfico de esta página se detallan las más importantes- pero por tener incidencia en el servicio de metro, destacan otras tres. La instalación del tapiz rodante en el pasillo de enlace del intercambiador de Diagonal entre las líneas 3 y 5 requiere rebajar la bóveda del túnel para instalar la maquinaria. Por razones de seguridad, esta actuación es incompatible con la circulación de trenes. Así, se cerrará el tramo de la L5 comprendido entre Sagrada Família y Hospital Clínic durante diez días, en principio entre el 1 y el 10 de agos-

Dispositivo en la AP-7 para reducir colas veraniegas

■ Para evitar las habituales colas de verano de la autopista AP-7 en Tarragona, Acesa hará un paréntesis en las obras de construcción del tercer carril y de supresión de los peajes troncales que empezó en junio del 2007 y acabarán a finales de año. La concesionaria ha habilitado provisionalmente los tramos que quedan por terminar entre El Vendrell y Vila-seca. En sentido sur, se eliminará el peaje de El Vendrell y habrá tres carriles en todo el tramo, la mitad provisionales (más estrechos) y con límite de 80 km/h. En sentido norte se ha eliminado el peaje de Tarragona y habrá tres carriles desde allí con un tramo de 15 kilómetros provisionales. El director general de Acesa, Josep Lluís Giménez, confía en que este verano la circulación sea más fluida que en 2007, cuando se registró un triste récord: 75 kilómetros de colas. / S. Sans

to, medida que permitirá trabajar las 24 horas. También habrá que cortar la L3, entre Diagonal y Vall d'Hebron los fines de semana del 12-13 y 19-20 de julio para renovar la plataforma, que en ese tramo se ve afectada por las aguas freáticas. Por último, se prevé un corte del Trambaix entre Sant Ramon y Can Rigalt del 15 al 30 de agosto debido a la modificación del trazado que se está haciendo en este tramo.●



XAVIER CERVERA

Las zanjas que no cesan. Las interminables obras del intercambiador de Diagonal afectan ahora al cruce entre la calle Rosselló y la calle Balmes, si bien esta última ha recuperado esta semana todos los carriles de circulación

ANTONI LÓPEZ
Barcelona

Restaurantes, peluquerías, bisuterías, estancos, administraciones de loterías, panaderías... Todos los comerciantes de la calle Balmes tienen algo en común: la indignación por tres años de obras que han ocasionado, no sólo grandes molestias, sino también quebranto económico. Mientras los operarios daban los últimos retoques a las aceras y el tráfico volvía a devorar con deleite los cinco carriles de circulación recuperados, el comercio, pesimista, busca recuperar la clientela ahuyentada por las zanjas, el ruido de las máquinas y la suciedad.

“Dicen que ahora hay crisis, pero nosotros ya hace tres años que estamos en crisis”, lamenta Beatriz Ibrán, gerente de la tienda de recambios y equipamiento para motoristas A. Garriga, fundada por su abuelo en 1929. “Hemos sufrido un gran descenso de ventas. No se nos veía, no se podía aparcar, incluso ha habido épocas en que no se podía pasar frente a la tienda ni andando, con un socavón de ocho metros de profundidad”, protesta desde el mostrador de un comercio semivacío. “Es posible que haya perdido mucha clientela que ya tenía fija”, explica Beatriz, que calcula que pasarán no menos de tres años hasta recobrar la actividad existente antes de las obras.

El reciente final de las obras que obligaron a cortar dos carriles de la calle Balmes no rebaja la indignación de los comerciantes

Tres años en crisis

Han sido tres años de ruidos, suciedad, polvo, obstáculos, malos olores y colapsos de tráfico. Por no mencionar los cortes de electricidad, las deficiencias en el alumbrado o las inundaciones de almacenes ocasionadas por roturas de tuberías subterráneas de saneamiento. “Hemos estado aquí como enjaulados”, define la esposa del titular del estanco Duaso,

Valentín Orge, propietario de O'Centollo, se enciende al ver que la facturación de su restaurante ha caído un 60%. “Esta administración es una vergüenza, va arrinconando a las empresas! Aquí hay ayudas para todo el mundo menos para los que

pagamos impuestos”, protesta. Un grupo de asiduos, que zanja una partida de dominó, se une con entusiasmo a las quejas. Sus dardos alcanzan al Ayuntamiento, al Govern, al Gobierno, a Zapatero, a Montilla... Orge denuncia que una noche su local fue asaltado debido a la falta de luz durante las obras.

Restaurantes y tiendas aseguran que han perdido mucha clientela y dudan que puedan recuperarla

Frente a O'Centollo, en Rosselló, un socavón de grandes dimensiones, vallado, delata que las obras del intercambiador prosiguen. La calle ha sido cortada al tráfico y se han cambiado sentidos de circulación, novedad que ha cogido por sorpresa a Teresa Zaragoza, vecina de Rosselló 208. “Llegué el martes de pasar el fin de semana fuera y me encontré con que habían cambiado el acceso a mi aparcamiento. Me sentí maltratada por la Guardia Urbana cuando me dijeron: ‘Dé vueltas que ya encontrará la entrada’”, relata.

“Para un bien de la ciudad hemos tenido que pagar mucho entre muy pocos”, razona Isabel Baró, de la cadena de bisutería Festutu, con tienda en Balmes. Explica que antes de las obras “se limitaron a pasar un papelito anunciando el comienzo y diciendo que durarían tres meses” y que nadie se ha hecho responsable de los quebrantos ocasionados.

La finalización de las obras en Balmes no ha aplacado las iras de los afectados. Dentro de un año la calle volverá a experimentar reformas, con una ampliación de las aceras asociada a la supresión de un carril de circulación. En pura teoría, la intervención favorece al comercio, pero este parece haber perdido la ilusión. Virgencita, que me quede como estoy. “Supongo que será para bien, hay que ser optimistas. Además, ya no viene de eso”, opina el estilista Manolo Díaz.●

El 'top ten' del urbanismo salvaje

Un informe de Greenpeace analiza los principales puntos negros del litoral español

MANUEL ANSEDE
MADRID

La desaceleración del sector de la construcción en 2007 y la incipiente crisis económica no han frenado la urbanización de los 8.000 kilómetros de litoral español. Andalucía, la Comunidad Valenciana, Murcia y Canarias son las comunidades que más han "maltratado" su franja costera en el pasado año, según el informe *Destrucción a Toda Costa 2008* presentado ayer por Greenpeace. La ONG ha detectado una preocupante imitación en el norte de la península del "modelo devastador del Mediterráneo" y coloca en el segundo peldaño de un hipotético podio las regiones litorales de Catalunya, Islas Baleares y Galicia, seguidas por las de País Vasco, Cantabria y Asturias.

A juicio de la responsable de la campaña de costas de Greenpeace, Pilar Marcos, los 67 casos de corrupción urbanística contabilizados en 2008, con 180 cargos públicos implicados, es una muestra de que el "urbanismo salvaje" sigue presente en las playas españolas. "Canarias y Andalucía tienen el dudoso honor de tener más casos de corrupción que nadie", señala Marcos.

El *top ten* de los peores puntos negros realizado por la ONG incluye el hotel almeriense El Algarrobo, la ampliación del puerto de Tarifa, el polo químico de Huelva y el puerto tinerfeño de Granadilla. Otros símbolos habituales de la destrucción de la costa también aparecen en la clasificación, como Marina d'Or, en Oropesa del Mar; el puerto guipuzcoano de Pasajes; la urbanización del Parque Natural de Cabo Cope, en Murcia; y el llamado *Manhattan de Cullera*. El Delta del Ebro y la Ría de Vigo cierran este obscuro ranking.

Greenpeace señala que el mayor problema de las costas sigue siendo el urbanismo, ya que sólo en 2007 se proyectaron tres millones de viviendas

CLAVES

Cemento, contaminación y cambio climático

800.000

> **VIVIENDAS TASADAS**
Según la Federación de Promotores y Constructores, España necesita algo más de 300.000 viviendas anuales. Sin embargo, durante los últimos cuatro años esta cifra se ha triplicado prácticamente. Desde mediados de 2006 hasta mayo de 2007 se tasaron 800.000 viviendas.

70%

> **CAÍDA DE LAS VENTAS**
A juicio de Greenpeace, la crisis económica se ha traducido en un acusado declive de las ventas de casas en la playa de hasta un 70%, como en la ciudad de Alicante.

33%

> **DE LAS METALÚRGICAS**
La destrucción de la costa no es sólo culpa del urbanismo voraz. El mejor ejemplo es el País Vasco, donde se concentra el 33% de las industrias metalúrgicas más contaminantes del país.

35

> **CENTÍMETROS**
El cambio climático agravará el estado de las costas. En la cornisa Cantábrica y el Atlántico gallego se espera una subida del nivel del mar de 35 centímetros. En el Mediterráneo, la cifra podría alcanzar los 50 centímetros de aquí a 2050.

en zonas litorales. A esta barrera costera de cemento hay que añadir 137 ampliaciones o nuevos puertos deportivos e industriales. Además, apuntó el responsable de las campañas anticontaminación de la ONG, Julio Varea, algunos puntos de la costa, como los polos químicos de Huelva y Tarragona y las rías gallegas, alcanzan niveles de contaminación "alarmantes", a cau-

sa de los vertidos industriales, las aguas residuales urbanas y los vertidos de hidrocarburos procedentes de accidentes o de los propios amarres. "Hay una falta de control y una permisividad absoluta por parte de las Administraciones; resulta increíble que no tomen cartas en el asunto cuando nuestro modelo turístico está basado en la calidad de las playas", denuncia Varea.

Más reservas marinas

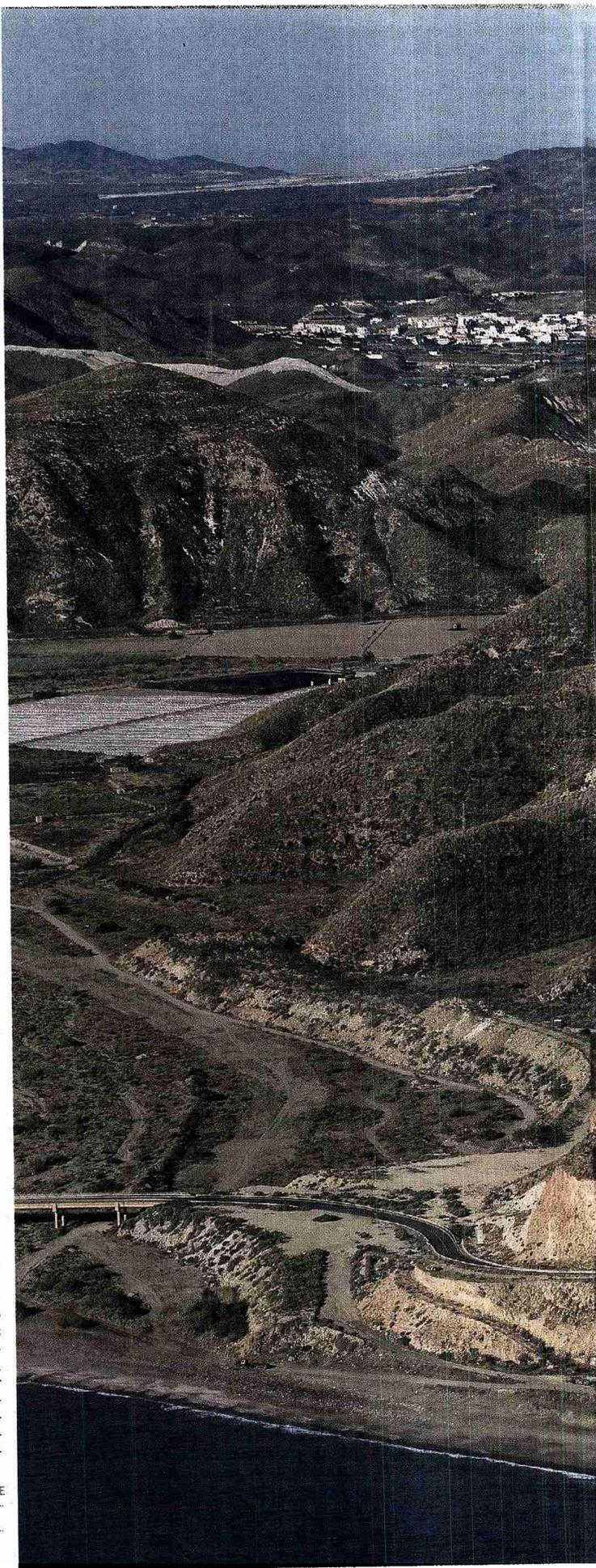
Para detener la destrucción de la costa, Greenpeace aboga por proteger la primera franja de 500 metros de la urbanización y aplicar la Ley de Costas para eliminar las construcciones ilegales en el litoral. La ONG también exige la puesta en marcha de la Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa, paralizada tras el relevo de Cristina Narbona al frente del Ministerio de Medio Ambiente. Finalmente, los ecologistas piden la creación de reservas litorales y marinas y el fortalecimiento de la lucha contra la contaminación por vertidos y accidentes marítimos.

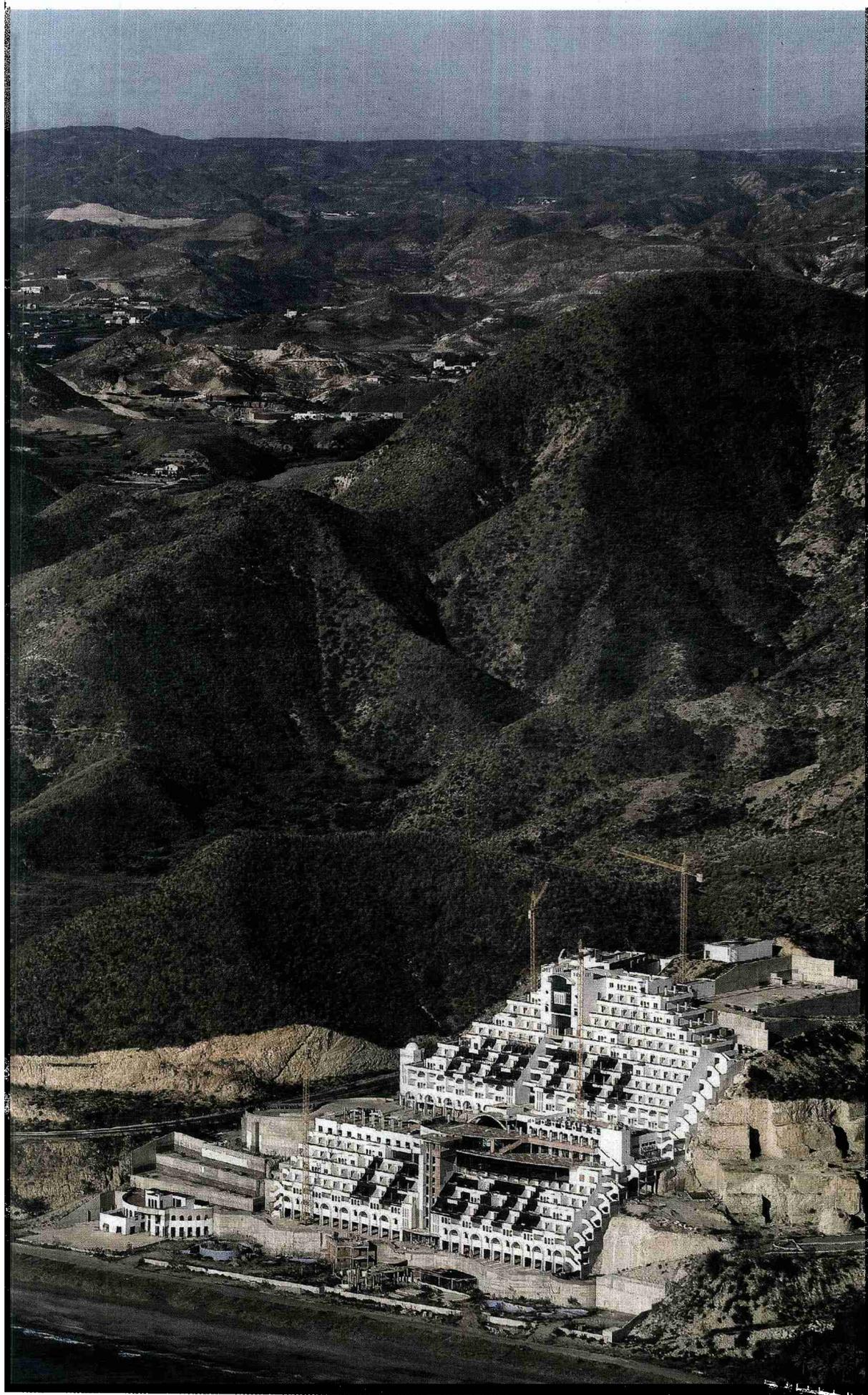
Los activistas consideran que la actual coyuntura económica debe acelerar el pistoletazo de salida de estas medidas. Según el informe presentado ayer, factores como el descenso de la inversión extranjera, motivada por la supresión de desgravaciones por la compra de una segunda residencia en Reino Unido, y la apertura de nuevos destinos turísticos en el Mediterráneo han provocado un "acusado declive" de la venta de casas en la playa. "La importante crisis económica debería llevar a nuestros gobernantes a tomar medidas contundentes", opina la ONG. La primera, demostrar "el peor ejemplo del litoral": el hotel de la playa El Algarrobo. *

FOTOS: PEDRO ARMESTRE/ GREENPEACE

Más información

— INFORME COMPLETO
'DESTRUCCIÓN A TODA COSTA 2008'
www.destruccionatodacosta.com





EL ALGARROBICO



El paradigma de la destrucción de las costas

01 > **CARBONERAS.** El hotel almeriense de El Algarrobo es el paradigma de la lucha de la sociedad civil contra el urbanismo desmesurado del litoral español. La construcción del complejo turístico, situado en los márgenes del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar, se encuentra paralizada cautelarmente por la justicia a la espera de varias sentencias y de un acuerdo entre el Ministerio de Medio Ambiente, la Junta de Andalucía y la constructora Azata del Sol.

> **PASIVIDAD.** Según Greenpeace, el hotel, "uno de los proyectos más agresivos de toda la costa", fue ejecutado con el beneplácito de las tres administraciones implicadas: el Ayuntamiento de Carboneras, que otorgó la licencia de construcción a Azata del Sol y eximió a la empresa del 99% de la misma; la Junta de Andalucía, que ratificó el plan urbanístico de Carboneras a pesar de los diferentes informes que advertían de su ilegalidad; y el Ministerio de Medio Ambiente, que no aplicó la Ley de Costas y permitió la continuación de las obras.

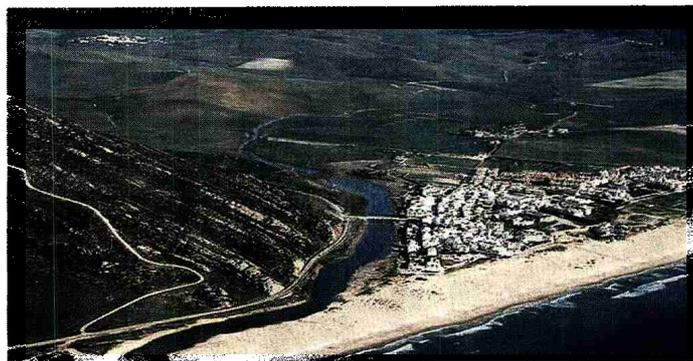
> **SIN ACUERDO.** Ayer, el portavoz de Azata del Sol, Antonio Baena, dijo por concluidas las negociaciones entre la constructora y las Administraciones públicas. "Queremos informar a la opinión pública de que las reuniones llevadas a cabo al final de la anterior legislatura por iniciativa del Ministerio de Medio Ambiente para buscar una solución negociada a este conflicto no han tenido posteriormente continuidad ni alcanzado los objetivos previstos", manifestó Baena en un comunicado. Su empresa confía en que la Justicia autorizará la continuación de las obras y fijará indemnizaciones para compensar las pérdidas económicas de la paralización.

> **CINISMO.** Azata del Sol ofreció ayer 10 razones para reanudar las obras de El Algarrobo. Irónicamente, una de ellas es el "efecto medioambiental". Según la constructora, las masas forestales previstas supondrían una importante mejora de la zona.



El mayor complejo turístico de Europa

02 > **MARINA DE COPE (MURCIA).** En opinión de Greenpeace, el Parque Natural de Cabo Cope y Puntas de Calnegre vio desaparecer la protección del 64% de su territorio gracias a una enmienda del Partido Popular. Allí se construirá el mayor complejo turístico de Europa.



Adiós al turismo de calidad

04 > **TARIFA (CÁDIZ).** La Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras planea ampliar el puerto de Tarifa. El proyecto ocupará una superficie similar a la del casco histórico del pueblo. La propuesta pone fin a un modelo basado en el turismo deportivo y ecológico.



Vertidos descontrolados hasta 2010

06 > **PASAJES (GUIPÚZCOA).** Los vertidos de aguas residuales procedentes de las múltiples industrias de la zona han contaminado la bahía de Pasajes. La construcción de una red de conducciones para llevar las aguas negras a una depuradora no terminará hasta 2010.



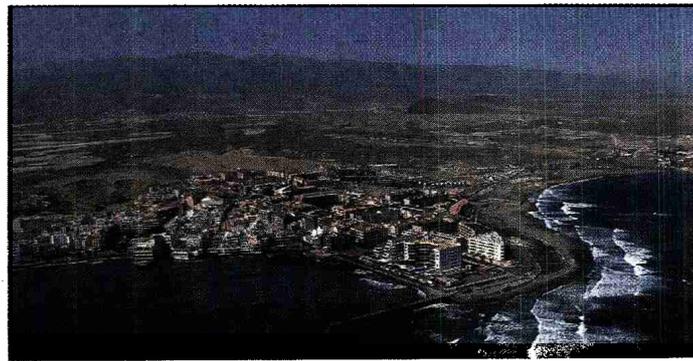
Metales pesados en las Islas Cíes

08 > **VIGO.** Las 2.200 actividades industriales presentes en Vigo han llenado de metales pesados la ría gallega, en cuyo entorno viven 450.000 personas. La contaminación amenaza la salud humana y el cercano Parque Natural de las Islas Atlánticas.



El 'manhattan de Cullera'

03 > **CULLERA (VALENCIA).** En 2007, el Ayuntamiento de Cullera aprobó la construcción de 33 rascacielos, un puerto y un campo de golf. La Confederación Hidrográfica del Júcar ha advertido de la imposibilidad de suministrar agua a sus 20.000 inquilinos.



Financiación europea para sepultar las playas

05 > **GRANADILLA (TENERIFE).** La Unión Europea ha concedido 138 millones de euros para la construcción del puerto de Granadilla, a pesar de las protestas de las principales ONG ecologistas, que creen que el proyecto arruinará las playas de la costa sureste de Tenerife.



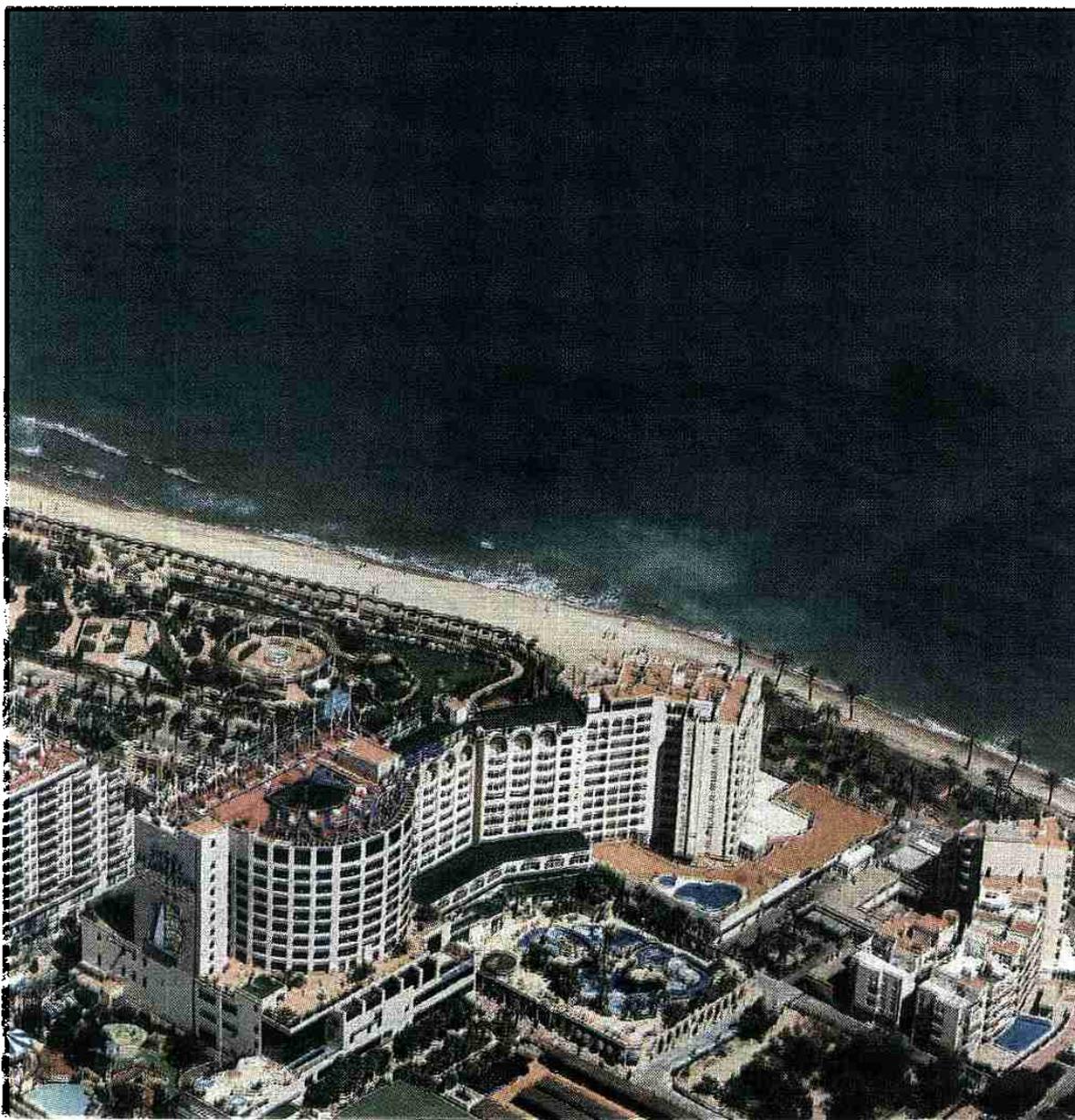
El estuario más contaminado del mundo

07 > **HUELVA.** El Polo Químico de la ciudad andaluza es el foco de contaminación industrial más importante de España. Según Greenpeace, las plantas de Fertiberia y FMC-Foret han vertido a las marismas del Odiel millones de toneladas de fosfoyesos.



Un aluvión de lodos tóxicos

09 > **DELTA DEL EBRO.** La Agencia Europea de Medio Ambiente considera el delta del Ebro un "punto de alarma". El símbolo de la devastación de la costa catalana es el vertido de 700.000 toneladas de lodos tóxicos, causado por la empresa Ercros en el embalse de Flix.



Macrociudad de vacaciones

10

> **OROPESA DEL MAR (CASTELLÓN).** El complejo turístico de Marina d'Or ha combinado el clásico modelo de sol y playa con una agresiva campaña de publicidad. El resort original consta de 10.000 apartamentos y cinco hoteles, pero los ayuntamientos de Oropesa del Mar y Cabanes han solicitado a la Generalitat Valenciana la aprobación del proyecto Marina d'Or Golf, que contempla la construcción de 40.000 viviendas, seis hoteles y tres campos de golf más.