



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 19-7-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat

✻ MEDI AMBIENT

Roses desmantella el primer parc eòlic d'Espanya

◉ Els sis molins, instal·lats fa 17 anys, es destinaran a finalitats divulgatives

FERRAN COSCULLUELA
ROSES

Roses (Alt Empordà) va ser el primer municipi d'Espanya en què es va instal·lar un parc eòlic i també és el pioner a l'hora de desmantellar-lo. Aquesta setmana han començat els treballs per desmuntar els sis molins que es van situar al capdamunt de la muntanya del Pení fa 17 anys. L'ampliació dels terrenys del parc natural del Cap de Creus i l'envelliment dels aerogeneradors han portat la companyia Endesa a adoptar aquesta mesura.

Josep Maria Rovira, director d'Endesa a Catalunya, va dir ahir que el desmantellament del parc demostra la «responsabilitat social» de la companyia respecte de la «demanda social» que aquestes instal·lacions no se situen en zones protegides, com estableix la normativa actual.

Rovira va explicar que la «vida útil» dels sis aerogeneradors de Ro-

ses s'havia acabat i que durant el seu funcionament havien generat 34 gigawatts, l'equivalent al consum de 9.500 llars durant un any. «Una xifra petita comparada amb les capacitats dels molins d'avui dia», va destacar.

Va afegir que la supressió del parc demostra el caràcter reversible de les instal·lacions eòliques, ja que es poden desmuntar sense deixar residus i es retorna al territori el seu aspecte natural. Rovira també va aprofitar l'acte per trencar una llança a favor de les energies renovables.

DEPENDÈNCIA ENERGÈTICA / «Som una societat *energeticodependent* -va afirmar-, i per tal de poder continuar avançant econòmicament és necessari treballar en el desenvolupament de les fonts d'energies renovables, perquè sense l'energia no podem viure».

En aquest sentit, va recordar que Catalunya és a la cua de les comunitats espanyoles pel que fa a la generació d'energia eòlica, de manera que va advocar per donar un decidit impuls a aquesta mena d'instal·lacions, «que no generen diòxid de carboni i respecten el medi ambient», va recordar.

Endesa ha firmat un conveni pel

Recurs contra la instal·lació projectada a la Jonquera

►► A les comarques de Girona hi ha una desena de parcs eòlics projectats, tots ells a l'Alt Empordà, famosa per la força amb què bufa la tramuntana. Encara que sis d'aquestes instal·lacions han superat els tràmits administratius, la majoria compta amb una forta oposició veïnal i de les associacions proteccionistes del territori.

►► Aquest és el cas del parc previst a la Jonquera, contra el qual l'associació laedn ha presentat un recurs que ha estat admès a tràmit pel Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC). laedn afirma que aquest parc, amb 17 molins de 120 metres d'altura, es vol situar en una zona migratòria d'aus molt important, de manera que tindria un impacte molt negatiu sobre la fauna.



►► Diversos operaris desmunten els molins de vent, ahir, a Roses.

qual cedirà a l'Associació Eòlica de Catalunya els sis aerogeneradors desmuntats a Roses, amb l'objectiu que serveixin per divulgar els beneficis de l'energia eòlica en cercles acadèmics i museus.

L'alcaldesa de Roses, Magda Casa-

mitjana, va agrair a Endesa la rapidesa amb què s'ha dut a terme el desmantellament i va anunciar que al lloc que ocupaven els aerogeneradors s'instal·larà una placa commemorativa del que va ser el primer parc eòlic d'Espanya. ■

JOAN CASTRO

Política

CIU critica l'actitud de Montilla

El president acusa alguns nacionalistes de veure el tripartit com a usurpador però agraeix el suport de la formació



Rajoy vol comptar amb Rato als comicis

El líder del PP assegura que li resultaria molt reconfortant que l'exdirector de l'FMI tornés a la vida política

Tímida oferta de Solbes en el litigi de les infraestructures

NEGOCIACIÓ Madrid dona d'entrada de 200 a 300 milions més ampliant el concepte a obres hidràuliques agrícoles, R+D i mineria **ESTUDI** La Cambra de Comerç veu un dèficit de mil milions en les inversions del 2007

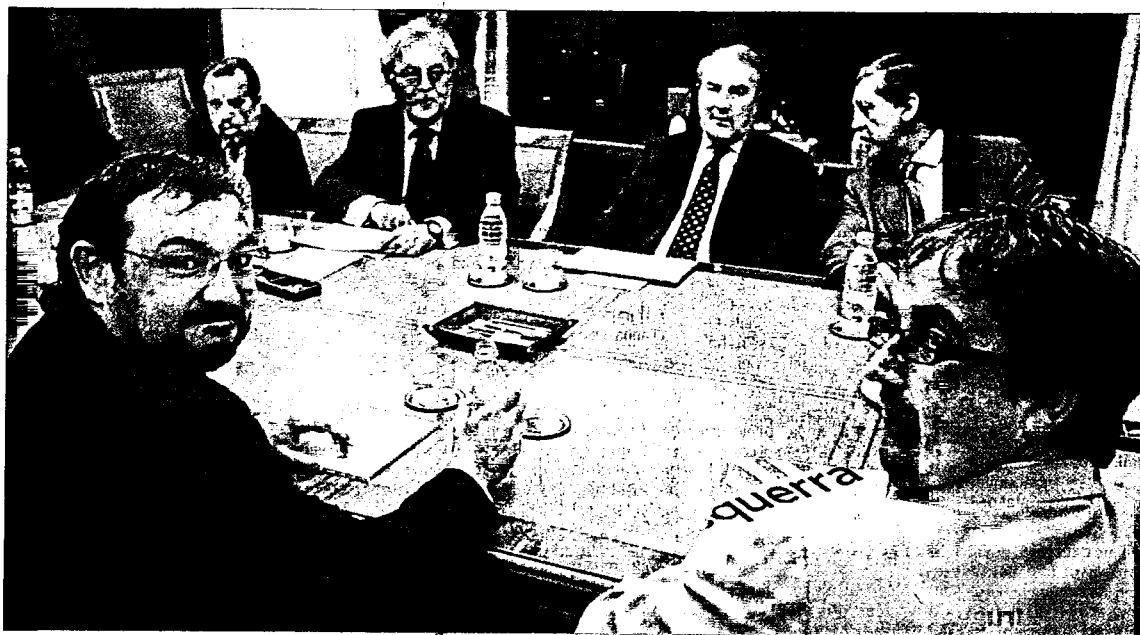
EL NOU AUTOGOVERN

Ferran Casas
MADRID

Pedro Solbes comença a deixar entreveure la solució que el govern espanyol proposa per resoldre el plec sobre l'aplicació de la disposició de l'Estatut sobre infraestructures. L'any passat va considerar dins aquest concepte només les partides de Foment i Medi Ambient i va invertir a Catalunya el 18,85% dels pressupostos d'aquests ministeris. Ara accepta considerar també infraestructures les partides de R+D (recerca i desenvolupament) i les destinades a la mineria i obres hidràuliques d'ús agrícola. Unes partides, aquestes tres, atribuïdes als ministeris d'Indústria i Agricultura.

Segons fonts del PSOE, la seva inclusió en el concepte d'infraestructures destinades a Catalunya en els pressupostos de l'Estat per al 2008 implicaria un augment "d'entre 200 i 300 milions" en relació amb els del 2007.

Només és la primera oferta en una llarga negociació que acabarà al desembre, però queda molt lluny del que es demana des de Catalunya. Un estudi de La Cambra de Comerç de Barcelona del juny apuntava que en els pressupostos del 2007 faltaven entre 817 i 1.057 milions d'euros per a Catalunya, prenent com a base la inver-



Els diputats d'ERC al Congrés Agustí Cerdà i Joan Puig, en primer terme, durant la reunió ahir amb Solbes ■ PACO CAMPOS / EFE

Aval a l'Agència Tributària catalana

El director general de l'Agència Tributària, Luis Pedroche, no veu amb recel la creació de l'Agència Tributària de Catalunya, sinó que l'avalua plenament com un model "raonable i adequat", informa David Portabella. Segons va confessar, "no hi té res a dir" perquè l'Agència només gestionarà impostos propis i els cedits totalment: successions

i donacions o transmissions patrimonials i actes jurídics.

El Parlament de Catalunya va aprovar la setmana passada (amb els vots de PSC, ERC, ICV i CIU) la llei de l'Agència Tributària, el pas previ a la creació d'un consorci tributari amb l'Estat. Pedroche dona per fet que l'IPRR, l'IVA i els impostos especials s'abordaran només al consorci Estat-Generalitat.

sió territorialitzada de l'Estat. Les xifres són ben vistes per la conselleria d'Economia. Una comissió tècnica Generalitat-ministeri negocia encara que incloure en el concepte infraestructures.

Ahir Solbes es va reunir amb delegacions d'ERC i IU-ICV per sondejar-los de cara a l'aprovació dels comptes del 2008. Tots dos grups van agrair que, tal com va reconèixer el secretari d'Estat Carlos Ocaña, el concepte d'infraestructures

s'ampliï per donar compliment a l'Estatut. Però també van advertir que no beneiran res que no s'acosti a les xifres de Castells.

El pacte Mas-Zapatero

El ministeri, que ha defensat fins ara que infraestructures eren les referides a Foment i Medi Ambient, no se sent desautoritzat tot i la rectificació forçada per Zapatero. Fonts del PSOE afirmen que Solbes "va complir el 2007 el que Mas i Zapate-

ro havien pactat a la Moncloa per a l'Estatut" i que ara, revisant el concepte d'infraestructures, "es va per damunt del pactat".

Solbes assegura que té "poc marge" per millorar significativament les inversions a Catalunya. Enguany podrà gastar 9.600 milions més en total però 1.200 van a les ajudes de 2.500 euros per fill i 500 per dependència (passa de 400 a 900 milions, però ERC i IU-ICV ho consideren encara insuficient). ■

Uns pressupostos molt marcats per les eleccions

Les claus
FERRAN CASAS

■ Els pressupostos del 2008 que tot just s'han començat a negociar vindran molt marcats per les eleccions de març. Ahir Esquerra i IU-ICV van passar pel ministeri i van posar les seves reivindicacions damunt la taula, que van

més enllà del compliment de l'Estatut en matèria d'infraestructures. A Solbes no li plantejaria cap problema prorrogar si no té suports, però el PSOE ja avisa que "difícilment" els grups catalans podran "dir que no a més diners per a Catalunya", per molt que no se satisfacin les seves aspiracions. El PSOE espera tenir prou temps



Solbes saludant ahir Llamazares ■ PACO CAMPOS/EFE

per allunyar CiU, ERC i IU-ICV del seu escepticisme actual.

Les prioritats d'ERC

■ Els republicans van insistir a demanar més dotació (fins als 420 milions) per al fons d'integració de la immigració que es va crear a iniciativa seva i per desplegar la llei d'atenció a la dependència així com una re-

baixa de l'impost de societats per a les pimes.

ICV reclama ambició

■ Els ecosocialistes van demanar a Solbes una injecció extra per a Rodalies i més despesa mediambiental. El si d'uns i altres sembla lluny. CIU es veurà amb Solbes al setembre. L'agenda de Duran no ho ha permès ara.

Nadal planteja per al Prat un consorci català en un 70%

■ El tripartit impedeix que el Parlament demani la dimissió del conseller pel túnel del Carmel ■ CiU i PP fan costat al govern en l'aprovació de la llei que fa de l'ICS una empresa pública

Redacció
BARCELONA

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va exposar ahir un model de consorci per a l'aeroport del Prat que, segons la seva opinió, podria sorgir durant el debat i la negociació amb l'Estat, i que plantejaria atorgar una participació del 30% a la Generalitat, un altre 30% a l'Estat, un 20% a les administracions locals catalanes i un altre 20% a les empreses. Així, la part catalana elevaria la seva presència al 70%.

Nadal també va anunciar que el futur model aeroportuari català tindrà una empresa que gestionarà globalment el sistema, que podria dir-se Aeroports de Catalu-

nya. Cada aeroport, però, el gestionarà de forma autònoma una societat específica.

Nadal ho va anunciar al Parlament en resposta a una interpel·lació del grup de CiU en la qual el conseller va precisar que abans que acabi el pròxim període de sessions (desembre del 2008) el govern enviarà a la cambra el projecte de llei d'infraestructures aeroportuàries i el "pla que classifica i ordena les instal·lacions". Sobre l'aeroport del Prat, que tindrà una estructura pròpia de funcionament, el conseller va reiterar que la Generalitat "serà determinant" en el consorci que el gestionarà, però no va precisar els percentatges de representació de cada institució.

Per part de CiU, el dipu-

tat Josep Rull va explicar el model que proposa la seva formació i que, en el cas del consorci del Prat, es concreta en un 40% de representants de la Generalitat, un altre 40% de l'Estat, un 10% d'entitats locals i un altre 10% d'entitats empresarials i socials catalanes.

Rull va advertir del perill que el govern català desitgi crear "una AENA catalana" en lloc de "crear un model propi de gestió eficient i descentralitzada", però va considerar, després d'escoltar Nadal, que en la qüestió de l'empresa que gestioni el sistema podrien posar-se d'acord. "Vostès proposen crear Aeroports de Catalunya i nosaltres parlem d'una Autoritat Nacional d'Aeroports de Catalunya, per la qual cosa par-



Joaquim Nadal i Felp Pulg parlant ahir dins l'hemicle parlamentari ■ PERE VIRGILI

tim de plantejaments similars", va indicar Rull.

D'altra banda, el ple del Parlament d'ahir va rebutjar una moció del PP que demanava la dimissió del conseller Nadal per l'enfonsament del túnel d'obres d'ampliació de la línia 5 de metro, fa dos anys, al barri

del Carmel. La moció que proposava la dimissió del conseller va ser rebutjada amb 66 vots en contra (PSC, ERC i ICV-EUiA) i 58 a favor de PP, CiU i C's.

La cambra sí que va aprovar la llei de reforma de l'Institut Català de la Salut (ICS), que convertirà

aquest organisme —fins ara entitat gestora de la Seguretat Social—, en una empresa pública. CiU va votar a favor de la llei, amb l'única abstenció de C's. El Parlament va aprovar per unanimitat la llei del servei del trucades d'emergència 112 de la Generalitat. ■

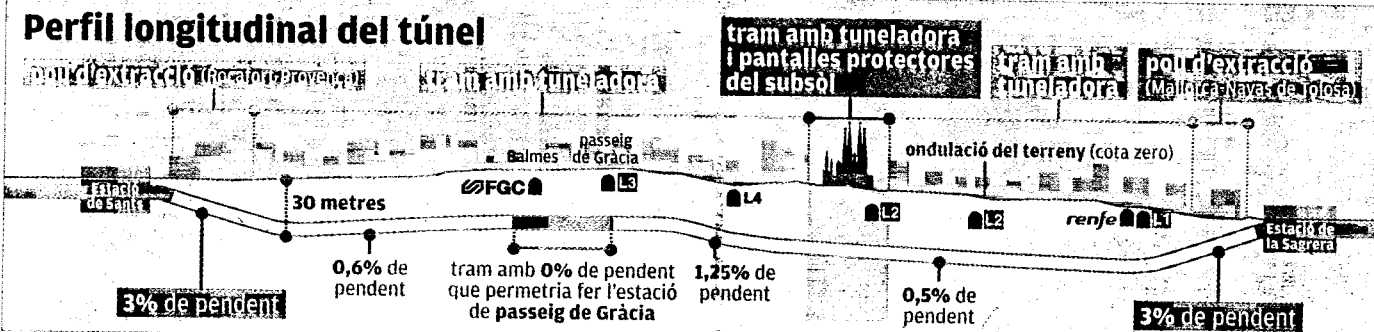
Barcelona +

El soroll a l'aeroport del Prat

AENA admet que va posar en marxa la tercera pista sense mesures antiacústiques



INFRASTRUCTURES



ALBERT G.F.

Adif contraataca

■ L'empresa pública assegura que la construcció de la Sagrada Família deforma més el terreny que no pas el túnel d'alta velocitat ■ S'inspeccionaran a fons els 2.000 habitatges amb més risc de patir afectacions

Quim Torrent
BARCELONA

"No li farem ni pessigolles". El responsable de planificació estratègica d'Adif, Vicente Gago, es pren amb sentit de l'humor les preguntes dels periodistes sobre les afectacions que el túnel del TGV podria produir a la Sagrada Família. En un viatge llamec a Barcelona, la plana major de la companyia pública responsable de la construcció de la línia d'alta velocitat no va perdre l'ocasió per contradir tots els qui han posat en dubte la seguretat del túnel Sants-Sagrada.

Tan segurs estan els tècnics d'Adif del seu projecte que van arribar a assegurar que la mateixa construcció de la Sagrada Família —que ara pesa 2.000 tonelades, però que n'acabarà pesant 4.000— provoca més moviments i deformacions de terreny que no pas la construcció del túnel. De fet, el redactor del projecte, Miguel González, va explicar que "ni tan sols faria falta la construcció del mur protector" ja que la profunditat a què passarà la tuneladora

garanteix que els mínims desplaçaments de terres que es puguin produir no afectaran de cap manera els fonaments del temple.

Evitar desplaçaments

De tota manera, el mur protector servirà per minimitzar encara més el risc. "Aquesta estructura permet concentrar les tensions sota el carrer i evitar qualsevol desplaçament sota els fonaments del temple", va assegurar el catedràtic de la UPC Eduard Alonso. Els 250 metres de pilars que protegiran el temple costaran 3 milions i es construiran probablement entre novembre del 2008 i febrer de 2009, època amb menys turistes.

L'altra gran preocupació dels tècnics d'Adif és deixar ben clar que tampoc hi ha perill per a la resta d'edificis dels carrers de Provença i Mallorca. A partir de setembre i octubre es començaran les revisions oculars als 500 edificis de la zona. Un cop fetes les inspeccions i analitzades les dades estructurals de cadascun dels immobles es procedirà a fer un seguiment especial als habitatges que tenen més risc de patir

Les xifres

2.000

tones és el que els tècnics d'Adif calculen que pesa la Sagrada Família. Quan s'acabi definitivament el temple de Gaudí en pesará més de 4.000.

40

milions d'euros per quilòmetre o més és el que costa fer passar el TGV pel centre de Barcelona. La lentitud i les mesures de seguretat encareixen el projecte.

afectacions. Adif calcula que haurà de fer revisions exhaustives i col·locar elements de detecció de moviments en un 20% dels 10.000 habitatges afectats.

Per tal que res escapi a l'ull dels constructors, Adif prepara un complex sistema de detecció de moviments que inclou diferents tipus de sensors a les façanes i teulades dels edificis i diferents nivells de profunditat del sòl.



Els veïns de l'Eixample van presentar ahir nou cartell reivindicatiu contra el TGV ■ JOSEP LOSADA

Tot plegat encarrirà força el preu de la construcció, que pot arribar a superar els 40 milions d'euros per quilòmetre que costarà el tram d'alta velocitat entre el Prat i l'estació de Sants.

Els responsables d'Adif també van aprofitar l'ocasió per criticar les alternatives de l'oposició. Gago va assegurar que ni el tram del Vallès ni el del litoral tenen sentit perquè "de Sants a

Sagrada és trigaria menys en Rodalies que en TGV". També va assegurar que un nou túnel al carrer d'Aragó és impossible perquè s'hauria de desviar la línia 2 del metro a la Sagrada.

Paral·lelament Ajuntament i veïns van seguir ahir el seu diàleg de sords. Mentre el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramon García-Bragado, expressava la seva satisfacció per les manifes-

tacions a favor del traçat aprovat de diferents entitats i agents econòmics de Barcelona, els membres de la Plataforma AVE pel Litoral presentaven una nova pancarta a la Pedrera contra l'actual recorregut i un impactant vídeo on se simula l'esfondrament de la Sagrada Família a causa del túnel. Els veïns asseguren que aguantaran i recolliran firmes per parar el túnel. ■

MEDIO AMBIENTE

La limitación de velocidad reduce en un 69% algunos contaminantes del aire

ANTONIO CERRILLO

BARCELONA. – La limitación de velocidad de los vehículos a 80 kilómetros por hora reduce la contaminación hasta un 69% para determinados contaminantes del aire, según dijo ayer en el Parlament Francesc Baltasar, conseller de Medi Ambient. Baltasar desveló algunas referencias europeas en las que se basa su departamento para implantar velocidades máximas de 80 km/h en las carreteras principales de 16 municipios metropolitanos y de 90 km/h (inicialmente es una recomendación) para los otros 24 municipios con la atmósfera contaminada. "Debemos reducir 10 microgramos por m³ la contaminación. Es necesario reducirla un 25% para cumplir las exigencias europeas", insistió.

Baltasar dio a conocer algunos estudios europeos que recopilan las mejoras en la calidad del aire en la UE. En Rotterdam, la restricción

de la velocidad de 120 a 80 km/h en un tramo de la autopista circular A-13 redujo los óxidos de nitrógeno entre un 15% y un 25%, mientras que las partículas en suspensión (de menos de 10 micras de diámetro) bajaron entre 25% y un 35%.

Mejoras más espectaculares han sido documentadas en vías de alta capacidad de Austria. Una restricción de velocidad de 130 km/h a 100 km/h permite reducir los óxidos de nitrógeno un 25% en los turismos y un 33% en los camiones ligeros, así como un 31% para las partículas en suspensión en ambos tipos de vehículos. Y si la velocidad se limita a 80 km/h, la reducción de óxidos de nitrógeno es de un 60% y un 64% respectivamente, mientras que la de las partículas es del 59% (turismos) y el 69% (camiones ligeros).

El conseller dijo que el plan de descontaminación persigue "dar garantías a los ciudadanos porque nos jugamos la salud" y recordó las



ALEX GARCIA

Imagen de la C-58 en la entrada de Barcelona a la altura de Montcada

16.000 muertes prematuras registradas cada año en España por afecciones (respiratorias, cardiovasculares...) que causa la polución. Francesc Baltasar desgarró las otras 72 medidas previstas en el plan y defendió la velocidad limitada argumentando que así las vías rápidas ganan capacidad ("no habrá tantas aceleraciones y frenadas").

El diputado de CiU Ramon Espadaler replicó que "no están demostrados los beneficios" de la reducción de velocidad, y afirmó que el gran problema son los colapsos circulatorios, para los cuales, según dijo, no se toman medidas. "La reduc-

ción de velocidad puede reducir un 24% las emisiones de CO₂, pero aumentan un 26% las de óxido de nitrógeno", declaró. Para Espadaler, es necesario mejorar las infraestructuras, "pero por culpa de la ineficiencia del tripartito tenemos paradas la B-40 –o cuarto cinturón–, y la ampliación de la C-58 entre Terrassa y Cerdanyola, que ayudarían a descongestionar y reducir las emisiones". Espadaler reclamó un plan potente para que usar el tren (ahora sólo un 14% de los catalanes usan el transporte público), y "políticas de incentivos y de cambio de hábitos, no medidas coercitivas". ●

LA VANGUARDIA
JUEVES, 19 JULIO 2007

VIVIR

MUNICIPAL
El bipartito
tantea a ERC
El bipartito de Barcelona trata de pactar con ERC para evitar otra derrota en el pleno del viernes
PÁGINA 4

SUCESOS
Lucha contra la
Inmigración ilegal
Desmantelada una banda que falsificaba papeles de inmigración
PÁGINA 5

VIVIENDA
Presupuesto para
el Pacto Nacional
El Pacto Nacional para la Vivienda tendrá un coste de 8.221 millones de euros
PÁGINA 7



GENTE
Los Reyes llegan
a Mallorca
Don Juan Carlos y doña Sofía llegaron ayer a la isla para disfrutar del verano en Marivent
PÁGINA 13

EL TIEMPO
 **Sol, calor y bochorno**
Sol con nubes matinales en la costa y por la tarde en el Pirineo, con algún chubasco
PÁGINA 16

Ni cosquillas a Gaudí

ADIF ASEGURA QUE LAS OBRAS DE LA SAGRADA FAMILIA DEFORMAN MÁS EL TERRENO QUE EL TÚNEL DEL AVE

FRANCESC PEIRÓN
| BARCELONA

Detrás de todo el barullo político hay unos técnicos con nombres, apellidos y, no se olvide, responsabilidades. Mientras no se demuestre lo contrario, y pese a la proliferación de ingenieros de salón, son los que saben mejor que nadie de qué va el asunto del túnel entre Sants y la Sagrada por las calles Provença, Diagonal y Mallorca —de 5,6 kilómetros, de los que 4,8 se hacen con tuneladora y el resto a cielo abierto—, así como de las alternativas descartadas. Estos técnicos, poco dados al protagonismo público, dieron ayer la cara y se explicaron en el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports. “El tunelillo que vamos a construir no hace ni cosquillas a los pies de la Sagrada Familia”, afirmó Vicente Gago, director general de planificación estratégica de Adif, el ente del Ministerio de Fomento que gestiona el trazado de la alta velocidad.

Gago pronunció la frase de la jornada después de que Miguel González —redactor del proyecto de conexión en línea recta entre las dos estaciones— asegurara que el impacto de las deformaciones —los denominados asentamientos— que producirá el túnel sobre el terreno “serán de 15 a 20 veces inferiores a las que generará la propia construcción del templo”. El proyecto constructivo descarta incluso que hubiera peligro para el monumento de Antoni Gaudí si la perforación se hiciera sin el escudo de la pantalla prevista. “Sin la protección —reiteró González—, la previsión de daños es ninguno”.

Sin embargo, el efecto del hundimiento del Carmel y la presión de la junta constructora



SABIDURÍA. Federico Mayor Zaragoza, ex director de la Unesco, visitó el templo junto con Rigol, Vila-Grau y Bonet. Pidió sabiduría en el trazado del AVE. Nada más, nada menos

llevaron a acordar una blindaje especial que haga de separación entre la infraestructura ferroviaria y el templo expiatorio. Tendrá una longitud de 240 metros y estará compuesto por una sucesión de pilotes, cada dos metros, de 1,5 metros de diámetro, con un dado de hormigón junto a la pantalla de tres por tres metros, y en un terreno mejorado con inyecciones de consolidación. Su construcción requerirá cinco meses, en los que, indicaron los im-

plicados, se restringirá el tráfico de la calle Mallorca pero no se cortará. También descartaron el bloqueo de las puertas de acceso a las obras que se desarrollan sobre la herencia dejada por el arquitecto de Reus.

Este conjunto de previsiones no ha impedido que los responsables de la Sagrada Familia mantenga el pulso en contra del túnel. Su actitud se ha convertido en la bandera de engaño tras la que se ha organizado la contienda

política de CiU, que desempeñó un papel esencial para que en el 2002 se acordara el trazado ahora cuestionado. Esta cruzada, secundada por el PP —otro de los impulsores del trazado— y por ERC —lo aceptó—, y a la que se han sumado la plataforma AVE pel Litoral y algunos notables nacionalistas, alcanzará su cenit en el pleno municipal de mañana, donde defenderán una declaración en la que se pide la marcha atrás.

Este ruido resulta incomprensible.

El redactor del proyecto explica que se hará la pantalla de protección del templo pese a que no corría peligro sin este blindaje

bile para los expertos que participan en el proyecto de conexión Sants-Sagrada. Su director, Juan Carlos Monge, y su redactor, el citado Miguel González, recalcaron las medidas de precaución que se adoptarán para todo el trazado y, en especial, para la Sagrada Familia, donde se reforzarán las medidas de control de movimientos del terreno. Previamente, como para cualquier otro de los 500 inmuebles que se auditarán a lo largo del trazado, se hará un “estado cero” de la Sagrada Familia, lo que se traduce en una revisión previa y la petición de informes al Ayuntamiento para saber si tiene alguna patología. La siguiente etapa consistirá en aplicarle la auscultación, igual que a los demás.

González explicó los análisis y experimentos realizados para determinar los posibles
CONTINÚA EN LA PÁGINA 2

NI COSQUILLAS A GAUDÍ. OPCIONES PARA TODOS LOS GUSTOS

Un túnel para cuatro alternativas

LOS TÉCNICOS DE FOMENTO CONSIDERAN QUE LA OPCIÓN APROBADA ES LA ÚNICA VÁLIDA

F. PEIRÓN | BARCELONA

La vieja teoría de que la distancia más corta es la línea recta es el axioma que defendieron ayer, en su larga comparecencia ante los medios de comunicación, los responsables de Adif que están implicados en la construcción del túnel más polémico en la historia de la ciudad. Así, su punto de partida consistió en demostrar que la conexión por el centro —el trazado aprobado en el 2002 por unanimidad, con el apoyo de todos los partidos, cuando gobernaban el PP en Madrid y CiU en la Generalitat— no ofrece duda alguna de que es el mejor desde el punto de vista ferroviario y, en estos momentos, el único viable. Su teoría la comparten los representantes de la denominada sociedad civil, tanto de la vertiente empresarial —Cambrà de Comerç, Foment del Treball, RACC y Esade—, como sindical, UGT y CC.OO. A la contra, impulsados por los responsables de la Sagrada Familia, se sitúan los tres partidos de la oposición —CiU, PP, ERC—, que mañana defenderán en el pleno una declaración en contra del trazado. Los responsables de Adif explicaron todas y cada una de las alternativas barajadas.

SANTS-SAGRERA: LA LÍNEA RECTA

El trazado aprobado supone conectar las estaciones de Sants y la Sagrera con un túnel de 5,6 kilómetros por las calles Provença, Diagonal y Mallorca. Este tramo, junto con su continuación entre Sagrera y el nudo de la Trinitat (cuatro kilómetros), son los dos únicos que quedan por licitar de los 131 km que van desde Barcelona hasta Figueras (80 están en construcción). La previsión es que a principios del 2008 esté todo en obras.

Es el tramo más complicado de toda la línea debido a que pasa por varios núcleos urbanos, pero en especial por Girona y por la capital catalana, de ahí que su precio sea de unos 40 millones de euros por kilómetro (de Madrid a Tarragona, estaciones e instalaciones incluidas a 6.200 millones). El túnel por el centro de Barcelona precisa de la remodelación de la estación de Sants y la de la Sagrera, cuya edificación podría iniciarse a principios del próximo año. La conexión entre una estación y otra precisa de 32 meses para la ejecución de las obras. La entrada de tuneladora, y punto de inicio, será en Navas de Tolosa, por lo que se perforará unos 400 metros a cielo

abierto —esto obligará a desmontar la torre del Fang, una masía catalogada—, al igual que en el otro extremo, donde está la salida del taladro gigante.

Se han realizado seis campañas geológicas entre el 2001 y el 2005, lo que supone un total de 109 sondeos. Incluso se han hecho pruebas sísmicas para localizar más refugios de la Guerra Civil de los que se tienen controlados. Contará con doce salidas de emergencia, con unas distancias de 400 a 500 metros. Este trazado es el único que permite, siempre según los expertos de Adif, la remodelación total del mapa ferroviario, por cuanto deja los dos túneles existentes para cercanías, con lo que este servicio tendría un aumento notable y facilitaría su regularidad y una mejor gestión. "Una línea pasante con dos estaciones no lo tiene casi ninguna ciudad y es a lo que aspiran casi todas, como Madrid", indicaron.

EL VALLÉS: 65 KM DE VUELTA

Al margen de que la línea actual se transforma en una línea de tres carriles que permita sacar mercancías, el corredor del Vallés, tan reclamado ahora por el convergente Xavier Trias, supone un cortocircuito total en la comunicación entre Sants y la Sagrera, ya que para cubrir los 5,6 kilómetros se requeriría hacer 65. Esta circunstancia va en detrimento de Barcelona y de su funcionamiento ferroviario, pero sobre todo impide la conectividad

fluida entre las cuatro capitales catalanas.

Sólo para hacer el recorrido entre Sants y la Sagrera se precisarían tres cuartos de horas, un tiempo que en cercanías o en metros se podría hacer varias veces, subrayaron. Esta configuración, además de no resolver el problema del servicio de proximidad, todavía complica más la circulación, ya que rebaja la capacidad de poner trenes. El hecho de que entren y salgan trenes de Sants y Sagrera evidencia que se rebaja a la mitad la capacidad de circulación.

LITORAL: 19 KM DE "ATAJO"

La opción del litoral, que a finales de la década de los noventa elaboró el Ayuntamiento de Barcelona tenía una razón de ser que hoy en día se ha perdido de forma radical. Cuando Josep Antoni Acebillo, máximo responsable de urbanismo de la ciudad por aquel entonces, creó esta alternativa pensó en que una de las estaciones estaba en el aeropuerto de El Prat y la otra en la Sagrera. Sin embargo, con el tiempo y con las negociaciones, se consideró —a petición del PP— que la estación del aeropuerto se debía desplazar a Sants. En ese momento, afirmaron los técnicos de Adif, este trazado perdió todo su valor.

Tal como están ahora las obras, cuando la transformación de Sants está en su parte final —ayer juraron y perjurarón de nuevo

que el AVE entrará en Barcelona este año—, la única posibilidad de que se optara por esta opción —además supondría un retraso enorme de los plazos porque se tendría que iniciar todo el proceso burocrático, esto es, cuatro o cinco años más— obligaría a hacer un giro que, aunque menor que en el caso del Vallés, supondría convertir una distancia de menos de seis kilómetros en 19, y un tiempo de desplazamiento que saldría perdiendo de todas todas con el metro o las cercanías. En este supuesto, también en menor medida que en la ciudad del Vallés, también se reduciría a la mitad la circulación de trenes por la coincidencia de entradas y salidas en la estación de Sants. De 18 circulaciones a la hora se pasaría a la mitad, a tan solo nueve.

En los últimos tiempos, la alternativa litoral ya ha sido abandonada en sus reivindicaciones por algunos líderes políticos de la oposición que se habían apuntado a su defensa en los últimos tiempos, pese a que, anteño, en la época de la negociación, ironizaban sobre ella.

ARAGÓN, "INVIABLE"

En la documentación de los técnicos de Adif, la única alternativa en la que se incluye un calificativo en el enunciado es en la de la calle Aragón, recuperada recientemente por el republicano Jordi Portabella, después de abjurar de la opción por el centro de la ciudad y que defendió en otro pleno del pasado febrero. "Alternativa (inviabilidad) por la calle Aragón". Es el titular del mapa en el que se explica esta alternativa. El túnel de Aragón ya se barajó hace unos años para el AVE, pero este proyecto también incluía hacer un nuevo túnel para cercanías por la calle Provença. Luego se dio la vuelta, al ver que la instalación de alta velocidad era inviable por Aragón.

Esta opción, según los expertos, obliga a construir otro túnel por debajo del existente, con la consiguiente dificultad constructiva desde la salida, ya que uno y otro túnel deberían arrancar al mismo nivel. El AVE tendría una pendiente imposible. Sin embargo, el problema principal se produciría al subir en la Sagrera. Siempre se toparía con la línea 2 del metro. Llevar a la práctica esta opción supondría rehacer esta línea e interrumpir el servicio tres años.

Derrumbe virtual

La plataforma AVE por Litoral ha colocado un vídeo en internet, de dos minutos de duración, en el que se puede ver cómo se derrumba la Sagrada Familia. La simulación imita un informativo de televisión en el que una presentadora narra la caída del templo a consecuencia del paso del tren. El vídeo, impulsado por la asociación SOS Sagrada Familia, no aclara que es una ficción hasta el final.



El plan inicial fija la revisión general de 500 edificios y de 2.500 pisos en detalle

VIENE DE LA PÁGINA 1

asientos por el impacto de la perforación en un edificio hipostático, muy macizo y esbelto. Insistió en que sin pantalla no había riesgo, pero, con este elemento, "la afección esperada está siempre por debajo de los límites inapreciables". Estas teorías se vieron reforzadas por los estudios geológicos que ha dirigido Eduardo Alonso, catedrático de Ingeniería del Terreno de la Universitat Politècnica de Catalunya.

Los cálculos han tenido en cuenta, añadió el redactor del proyecto, el peso y la presión que el templo ejercerá sobre el terreno una vez acabada su construcción. Hoy, esta presión equivale a 2.000 toneladas y en el futuro alcanzará las 6.000. Es decir, una carga superior a la que pueda causar el túnel, sin llegar, ni de lejos, al umbral de la línea roja.

"No hay peligro alguno —señaló Vicente Gago— de que la Sagrada Familia caiga, ni por el túnel ni por su propia obra. No le va a pasar nada". Este experto aportó otro dato respecto a la supuesta amenaza al edificio. Según su versión, el

túnel discurre al lado, que no por debajo, de la fachada de la Gloria, de reciente construcción. Esto significa, subrayó, que su cimentación es de hormigón armado, más resistente que muchos inmuebles de la ciudad y mucho más, desde luego, que la fachada del Nacimiento, que es la que realmente hizo Antoni Gaudí y que estructuralmente presenta una

composición más ligera y volátil.

Si hubo peligro para esta pieza, sostuvo, lo hubo cuando se construyeron las dos estaciones de metro que se perforaron junto a ella y sus respectivos túneles. El director de planificación recordó algunos ejemplos de otros monumentos por los que pasan, incluso por debajo, infraestructuras ferroviarias o de metro,

como la catedral de Viena, la de París o el Parlamento de Londres. "Es algo común", señaló. Los expertos también descartaron de forma tajante que la construcción de la pantalla pueda causar problemas a la estructura del templo. Los responsables de los trabajos del AVE han valorado incluso la posibilidad de que el monumento se expanda en dirección a la calle Mallorca y hasta la Diagonal. "La pantalla no impedirá la ampliación", reiteró Monge.

En esta línea, dijo que en la configuración de la pantalla se ha tenido en cuenta la construcción de la especie de puente diseñado por los arquitectos de la Sagrada Familia para salvar la calle Mallorca que desemboca en una gran explanada. En algún momento, en el Adif se plantearon que el vértice de la pantalla sirviera para el asiento de esta otra infraestructura. Y todo esto lo han perfilado y tratado sin conocer a ciencia cierta el diseño de esa ampliación porque en realidad no existe constancia documental. "No existe ni proyecto ni licencia de obras, pero cualquier cosa, salvo perforar hacia abajo, se podrá desarrollar con nuestro túnel", terció Gago.

Los informes presentados ayer sobre la conexión Sants-Sagrera incluyen los estudios sobre vibraciones, análisis hidrogeológicos, gestión de tierras, estudios de ruidos en fase de construcción y explotación o compatibilidad con refugios de la Guerra Civil.

Una de las partes esenciales de su comparecencia versó, sin embargo, sobre las auscultaciones de los 500 edificios que aparecen en la trama. La lista de inmuebles incluidos se ha hecho a partir de calcular, desde el centro del túnel, los que quedan de 20 a 25 metros a ambos lados y en los chaflanes. Cuando se preguntó si con todo lo previsto podían asegurar que no habría ni una sola grieta, Rafael Rodríguez, director de infraestructura de la línea de alta velocidad, fue claro. "Sería un irresponsable", dijo.

El calendario

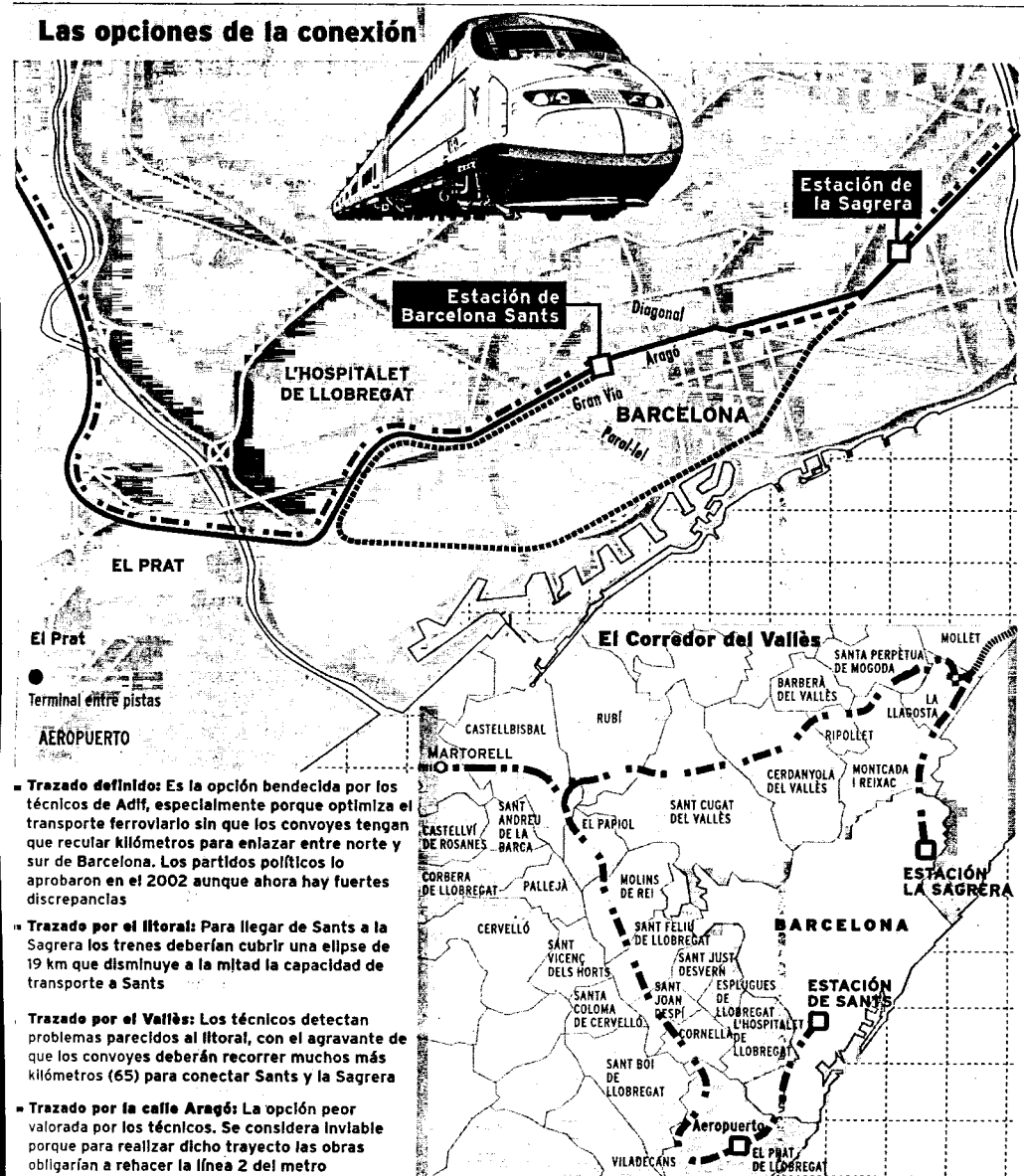
Adif abrirá la licitación el próximo lunes

La verdadera cuenta atrás del túnel empezó el pasado viernes cuando el Gobierno autorizó al Ministerio de Fomento, y en concreto a Adif, a sacar a licitación el túnel de Barcelona por 246,2 millones de euros. La previsión, según los cargos del ente empresarial, es que el próximo lunes se abra la licitación. El paso siguiente es la adjudicación, que se producirá en octubre. Antes de final de año se encargará la construcción de la tuneladora, que requerirá un año, más otros dos meses para su traslado desde el país europeo que la haga, y otro mes para su ensamblaje en el pozo de

Navas de Tolosa, que es donde arrancará la obra en el 2008. Para llegar a la Sagrada Familia se dispondrá, además, de otros cinco meses que precisa el taladro para cubrir esa distancia. Éste es el margen de tiempo que tienen para hacer la pantalla de protección del templo, que requiere cinco meses de construcción. En el proyecto se recomienda hacer el blindaje a partir de enero del 2009, pero Adif espera concretar la fecha con la Sagrada Familia. "Si nos piden que lo hagamos en el 2008 lo haremos", dijo Rafael Rodríguez, director de infraestructura de la línea.

NI COSQUILLAS A GAUDÍ. EL MAPA

Las opciones de la conexión



Trazado definido: Es la opción bendecida por los técnicos de Adif, especialmente porque optimiza el transporte ferroviario sin que los convoyes tengan que recular kilómetros para enlazar entre norte y sur de Barcelona. Los partidos políticos lo aprobaron en el 2002 aunque ahora hay fuertes discrepancias

Trazado por el litoral: Para llegar de Sants a la Sagrera los trenes deberían cubrir una elipse de 19 km que disminuye a la mitad la capacidad de transporte a Sants

Trazado por el Vallès: Los técnicos detectan problemas parecidos al litoral, con el agravante de que los convoyes deberán recorrer muchos más kilómetros (65) para conectar Sants y la Sagrera

Trazado por la calle Aragón: La opción peor valorada por los técnicos. Se considera inviable porque para realizar dicho trayecto las obras obligarían a rehacer la línea 2 del metro

sable si respondiera que no, pero vamos a trabajar para minimizar al máximo el riesgo".

Esta minimización pasa, entre otros elementos, por la utilización de técnicas—los teodolitos ya aplicados en El Prat— que permitirán conocer prácticamente al segundo cualquier tipo de movimiento, incluso de un milímetro. Para poder llevar esto a la práctica será necesario hacer ese "estado cero" de los inmuebles que aparecen en la traza. La previsión es que entre la última semana de agosto y principios de septiembre se empiecen a desarrollar las inspecciones previas, cuyo coste asciende a más de un millón de euros, según Alberto Reguero, director de calidad y seguridad de Adif. Reguero, que avisó de que los

EL VATICINIO

"No hay peligro alguno de que la Sagrada Familia caiga, ni por el túnel ni por su propia obra"

¿HABRÁ GRIETAS?

"Sería un irresponsable si respondiera que no, pero minimizaremos el riesgo"

EL BLINDAJE

La protección del templo requiere cinco meses de construcción, que afectarán a la calle Mallorca

vecinos comprueben la identificación de los operarios para evitar estafas, detalló los análisis de los edificios—marquesinas, cornisas, ventanas o balcones, así como el resto de zonas comunes— y la determinación de las medidas de auscultación que aplicarán durante las obras.

Los 500 inmuebles equivalen a 18.000 viviendas. De éstas, la previsión es revisar en detalle entre un 20 y un 25%, de 2.000 a 2.500 pisos. Estas revisiones, que deberán contar siempre con la aprobación de los afectados, se podrán ampliar a petición de los residentes. Los responsables de Adif quitaron importancia al incremento del coste económico. "Preocupa la seguridad—afirmó Antonio González, responsable de la línea— y no vamos a escatimar".

TRIBUNA

¿Por qué necesitamos el túnel del AVE?

JORDI JULIÀ

La actual infraestructura ferroviaria de Barcelona procede del plan de enlaces de 1969. Antes de dicho plan, la red aún conservaba la estructura propia de su origen en el siglo XIX, fruto de la iniciativa de compañías privadas, cada una de las cuales construía una línea con su propia estación terminal. El plan propuso convertir este conjunto de líneas inconexas en una red pasante, con dos grandes estaciones, Sants y Sagrera, y dos túneles de conexión entre ellas. Se construyó también la línea Papiol-Mollet para evitar el paso de los trenes de mercancías por el centro de la ciudad y el ramal de acceso al aeropuerto, y se previó liberar el frente litoral y el Poblenou del anillo de hierro que constituían las líneas que accedían a las dos estaciones de França y cercanías.

Sobre este excelente plan ferroviario fue posible en 1989 implantar el servicio de cercanías actual. El aspecto clave consiste en que todos los trenes cruzan el centro de la ciudad parando en varias estaciones desde las cuales se accede a la mayor parte de las líneas de metro. En Madrid se está construyendo el segundo túnel ferroviario para reproducir este esquema, con una gran estación debajo mismo de la Puerta del Sol. Con la llegada de la alta velocidad se planteó cuál debía ser la nueva red ferroviaria de Barcelona, teniendo en cuenta que la infraestructura existente debía reservarse para el crecimiento de los servicios de cercanías. La solución que acabaron acordando todas las administraciones fue reproducir el esquema ferroviario del plan de 1969 pero con nuevos accesos y nuevo túnel para la alta velocidad. Además, de este modo se completaría la última pieza

MADRID TRABAJA

sin vacilación para

tener el esquema

ferroviario que aquí

nos inspira dudas

entre Atocha y Chamartín para la alta velocidad, su tercer túnel ferroviario. La llamada *solución litoral* tenía sentido de haber optado por una disposición en la que la estación del sur de Barcelona estuviese en el aeropuerto, prescindiendo de la entrada en Sants. Pero en estos momentos la llegada a Sants es un hecho incuestionable. Volver ahora a la solución litoral implicaría suponer que un tren que llegase a Sants debería salir en dirección contraria hasta Can Tunis, donde mediante una nueva línea por debajo del Moll de la Fusta llegaría a Sagrera. En total, un recorrido sinuoso de 19 kilómetros que no realizaría ningún viajero y, por tanto, que el operador abandonaría, del mismo modo que Renfe prácticamente abandonó el servicio a la estación de França apenas reinaugurada. En cuanto a la solución Vallès, le pasa lo mismo que a la litoral pero mucho peor, ya que de Sants a Sagrera serían 65 kilómetros!

Entonces, ¿qué pasaría si decidiesemos no construir el túnel entre Sants y Sagrera? Pues que nos quedaríamos con dos estaciones terminales, la de Sants para los trenes del sur, con tan sólo seis vías y por tanto faltada de capacidad, y la de Sagrera para los del norte, y estaríamos como antes del plan de enlaces ferroviarios de 1969, con una red inconexa y disfuncional, y habríamos dejado para una próxima generación la construcción del túnel que las enlace. ¡Mientras, en Madrid están trabajando sin vacilación para conseguir este esquema ferroviario que aquí nos inspira dudas!

JORDI JULIÀ, ingeniero de caminos, canales y puertos

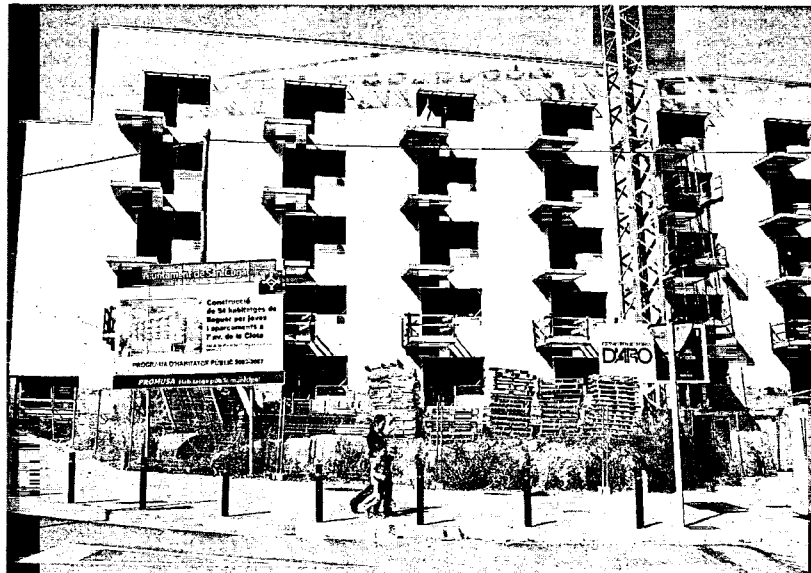
El Pacto Nacional para la Vivienda costará 8.221 millones de euros

SILVIA ANGULO | BARCELONA

El Pacto Nacional para la Vivienda llega a su etapa final. El 25 de julio se quiere firmar la versión definitiva del documento con el que se quiere hacer frente a la demanda de 200.000 viviendas asequibles que se calcula que necesitarán los colectivos desfavorecidos en el horizonte del 2016. Para ello el Pacto establece que será necesario una partida presupuestaria de 8.221 millones de euros que aportará en su mayor parte la Generalitat y con el que además de construir pisos sociales se rehabilitará y mejorará el actual parque de viviendas, además de dotar de ayudas a los que las necesiten, sobre todo mayores y jóvenes. Con todo, CiU anunció que en las actuales condiciones no tiene ninguna intención de firmar el pacto.

Las cifras económicas del Pacto eran hasta ayer un misterio. La conselleria de Medi Ambient i Habitatge había anunciado que hasta el 2016 se construirían o al menos iniciarían 160.000 nuevas viviendas con algún régimen de protección. Pero no se había llegado a desvelar de donde se sacarían los recursos para hacer frente al incremento de la demanda de pisos asequibles. La financiación del futuro pacto establece que el Govern aportará la mayor parte de la dotación con 6.665 millones de euros, que se harán efectivos a través de los presupuestos de la secretaría de Habitatge y el Inca30l. El Ministerio de Vivienda destinará 1.055 millones, mientras que las entidades privadas se harán cargo de 500 millones de euros más.

Este gran acuerdo sobre vivienda plantea como principal objetivo la movilización del suelo de manera rápida y agilizar los trámites burocráticos para crear cuanto antes vivienda social. De hecho, el Inca30l ha hecho inventario del suelo disponible en Catalunya que suma



JAUME MERCADER / ARCHIVO

Pisos de protección promovidos por el Ayuntamiento de Sant Cugat en la avenida La Clota

El cálculo es que en el año 2016 harán falta 200.000 nuevas viviendas asequibles para los colectivos desfavorecidos

un potencial de 113.000 viviendas, 54.000 de protección oficial y 59 de promoción libre que deben estar totalmente transformados en el plazo de nueve años.

La creación de vivienda protegida es el principal compromiso que se asume y en el que se invertirá el 60% del presupuesto total. A través de esta partida también se preten-

de incrementar ayudas a 140.000 hogares para el pago del alquiler y recuperar 62.000 viviendas del parque desocupado y destinarlas al alquiler mediante incentivos y las ayudas a la rehabilitación.

El pacto no hace ninguna mención a uno de los puntos más polémicos de la ley para el Derecho a la Vivienda, que prevé la expropiación del usufructo de una vivienda cuando lleve más de dos años desocupada. De hecho, CiU continúa condicionando su apoyo a este acuerdo para la vivienda por esta razón y quiere que el Govern retire el controvertido artículo de la futura normativa. Así lo anunció ayer el grupo parlamentario, que considera también irrenunciable llegar primero a un acuerdo sobre la ley

para firmar el pacto nacional.

Otro de los objetivos que se marca el Pacto es el de mejorar la calidad del parque de viviendas, garantizando su habitabilidad. En este sentido se prevé instalar 10.000 ascensores. Entre otras cuestiones se incidirá en la mejora de las condiciones de alojamiento de las personas mayores y con discapacidad y se luchará contra las situaciones de acoso inmobiliario, sobreocupación o infravivienda.

Entre las novedades que incorpora el gran acuerdo está la creación de una nueva figura de vivienda de protección. Se denominaría precio intermedio y su coste se situaría entre las de precio concertado actual —más caras que las protegidas— y el de mercado libre.●

Condenado un mosso por un atropello mortal en el Eixample

REDACCIÓN | BARCELONA

La titular del juzgado de instrucción número 7 de Barcelona, Maria Josep Feliu, ha condenado a un mosso d'esquadra por el atropello mortal del motorista David Such, ocurrido el 19 de julio de 2006 en el Eixample.

La magistrada ha considerado que este suceso era constitutivo de

una falta de imprudencia leve con resultado de muerte, y le ha impuesto una multa de 300 euros. Además, estipula responsabilidades civiles para tres familiares y el abono de los gastos funerarios, que en total ascienden a 72.400 euros.

Según el relato de los hechos que se considera probado, ese 19 de julio el agente conducía un furgón policial que circulaba por la calle Ro-

ger de Flor en dirección a la zona de Vall d'Hebron, donde debía cubrir una emergencia. Por ello iba con las luces y las señales acústicas de emergencia. Al llegar al cruce de Ausiàs March, estando su semáforo en rojo, rebasó el paso de peatones a una velocidad que osciló entre los 60 y los 70 kilómetros por hora. En el centro redujo un poco la velocidad, acelerando después y fue entonces cuando impactó contra la moto que conducía David Such, que falleció casi al instante. No se pudo acreditar la velocidad a la que conducía el motorista fallecido, que presentaba restos de alcohol en sangre.

La juez recoge el testimonio de los testigos del siniestro, y refiere que todos coinciden en que el furgón no se detuvo en el cruce y que iba a una velocidad elevada, si bien dos de ellos describen que aminó la marcha.

La acusación particular, dirigida por el letrado José Luis Bravo, solicitó la interrupción del proceso al considerar que se trataba de un delito y no una falta; petición desestimada por la magistrada que la consideró extemporánea y ya resuelta por la Audiencia. Sin embargo, el abogado expresó que iba a recurrir la sentencia al considerar que había nuevos datos.●

la... contra

LA VANGUARDIA

“Tendría que sobrar vivienda pública!”

Tengo 70 años. Nací en Badalona y vivo en Barcelona. Soy abogado, especialista en derecho urbanístico y medioambiental. Estoy casado y tengo tres hijos, Xavier (41), Pepe (40) y Mireia (36). ¿Política? Es un gran arte hoy malbaratado por políticos que practican un vuelo demasiado bajo: a ver si con listas abiertas... Soy católico practicante

JURISTA EXPERTO EN URBANISMO

Cuándo nace el urbanismo?
 -Con la ciudad, claro.
 -Hubo ciudades y ciudades...
 -Contaba Cerdà que los romanos...
 -¿Ildefonso Cerdà, el del Eixample?
 -Sí. Ingeniero de caminos, fue el primero en usar el vocablo *urbanismo* para denominar la ordenación del territorio.
 -¿Qué me decía de Cerdà y los romanos?
 -Ah, sí: Cerdà contaba que *urbis, urbis* (ciudad, en latín) derivó de *urbum* (arado).
 -¿El arado, origen de la ciudad?
 -Es que los antiguos romanos, cuando se disponían a fundar una ciudad, usaban un arado para marcar el recinto que habría de ocupar la población.
 -Interesante.
 -En tal caso, estamos aludiendo a urbe como concepto espacial. Otra cosa sería la *civitas*, que alude al sentido social, relacional, viencial, de la ciudad, de sus ciudadanos.
 -Nerón, con su lira, fue quizás el primer gran urbanista...
 -Sin duda aquel incendio de Roma posibilitó la renovación de sus inmuebles y de su estructura urbana...
 -¿Citame alguna otra revolución urbanística notable.
 -Yo no soy arquitecto, soy jurista, pero me atrae San Petersburgo: el zar Pedro el Grande en el siglo XVIII ordenó construir una línea de edificios, comprobar hasta dónde alcanzaban sus sombras, y trazar la línea de enfrente fuera ya de su sombra...
 -Nuestro Cerdà no llegó a tanto...
 -Pero rompió el esquema de ciudad concéntrica y amurallada para diseñar una retícula de islas achaflanadas en forma de doble U, con jardín público interior...
 -Un gran diseño que no se respetó...
 -No, por el ansia economicista de sacar el máximo rendimiento al suelo... Y también le recortaron el ancho de calles que él propo-

nía: la Vía Laietana tenía que ser mucho más ancha de lo que hoy es...
 -¿Lo bien que hoy nos iría eso...!
 -Ahora, contra el connatural ánimo especulativo acaba de aprobarse una flamante ley de Suelo. Todo suelo, desde ahora, es rural si no está ya urbanizado: no tiene más valor expropiatorio que su aprovechamiento agrícola.
 -Los promotores urbanísticos estarán acongojados...
 -Pues sí: se les da el plazo de tres años para consolidar sus inversiones. Después de eso, si en ese terreno hay calabazas, valdrá lo que valgan las calabazas. ¡Se abaratarán las expropiaciones!
 -¿El bien común está aquí por encima del derecho particular?
 -En este momento, en España, así es.
 -¿Y abaratará esto la vivienda?
 -Quién sabe... ¡Ha habido tantas leyes en España, todas incumplidas...! Puede venir otro gobierno y cambiarlo todo... Esto es lo malo: ¡la profusión legislativa es el prostíbulo de la seguridad jurídica!
 -¿Se incumplen las leyes?
 -La ley de 1975 liberaba el 10% de cada actuación urbanística para vivienda pública: ¿dónde está esa vivienda? Si se hubiese cumplido esa ley durante estos 32 años, ¡nos saldría vivienda pública por las orejas! Y no.
 -No. ¿Habla sólo de Catalunya?
 -No. Mire lo que ha dicho el insigne jurista José Luis Laso: “Para qué sirvió la recalificación del Bernabeu? ¿Para hacer viviendas? No; para pagar al señor Beckham!”
 -¿Y ha sido más o menos lo mismo en Barcelona que en Madrid?
 -Del nuevo suelo destinado a vivienda, el 50% en Madrid es para vivienda pública, y en Barcelona sólo el 30%... Catalunya siempre fue pionera en derecho urbanístico, pero ahora ha quedado rezagada. La etapa de los Juegos Olímpicos estuvo muy bien, pero des-



JORDI ABEL

SUELO

Jordi Abel acaba de publicar *‘Ley del Suelo. Derecho urbanístico y medioambiental’ (Bosch), un enciclopédico manual en dos volúmenes con todo lo que hay que saber sobre la materia y por orden alfabético. Es la última de sus obras sobre derecho urbanístico, que los técnicos más exigentes aplauden como las mejores en su ámbito. He querido oír su opinión sobre la nueva ley del Suelo: “Carme Chacón tendrá en mano un instrumento poderoso... si de verdad logra aplicarla durante años”, valora Abel, que acaba hablándole de su asesoramiento a la junta de la Sagrada Familia y del tío del túnel del AVE (véase Vivir). Le avala su trayectoria como abogado experto en derecho administrativo, galardonado con la medalla del Col·legi d’Advocats de Barcelona.*

pués no ha sucedido nada. En cambio, mire Valencia, Madrid, Andalucía...
 -Crecimiento, pero también corrupción...
 -La nueva ley prevé la fiscalización patrimonial de los representantes locales. ¡A ver si se cumple y no se burla! Mi experiencia es que tenemos un excelente cuerpo de funcionarios, esforzado, de primera. Pero sus dirigentes suelen ser de tercera.
 -¿Por qué dice eso?
 -Mire lo del Carmel: llevó al entonces alcalde Clos a afirmar que ningún otro túnel discurriría bajo viviendas... ¡y eso obligó a alterar el trazado original del túnel del AVE!
 -¿Y por qué no le parece bien esa medida?
 -Porque esa alteración hace pasar ahora el túnel junto a los cimientos de la frágil Sagrada Familia, visitada por cinco mil personas al día. ¿No es eso también un peligro?
 -¿De verdad hay peligro en dicha obra?
 -Harán el túnel a 1,70 metros de un muro de hormigón que lo separará de los cimientos del templo. Y, para varios técnicos, ¡lo verdaderamente peligroso será construir ese muro, casi rozando los cimientos del templo! Y le doy una noticia: es una obra ilegal.
 -¿Ilegal? ¿Por qué?
 -Porque viola una ley catalana.
 -¿Qué ley?
 -La ley del Patrimonio Cultural Catalán, que en su artículo 35.3 establece: “En los entornos de los inmuebles de interés nacional (y la Sagrada Familia lo es) se prohíbe cualquier movimiento de tierras que conlleve alteración grave de la geomorfología y topografía del territorio”. ¿Para qué aprobamos leyes en Catalunya que luego no aplicamos?
 -Como jurista, asesora a la junta constructora del templo de la Sagrada Familia, ¿no?
 -Sí. Y el Ayuntamiento tiene aprobado un plan especial de protección que delimita el entorno de la Sagrada Familia a más de 40 metros de los cimientos del templo.

VÍCTOR-M. AMELA

El debate nuclear

Nuevas centrales, viejos temores

Los ecologistas afirman que el accidente japonés es una advertencia ante la cascada de proyectos de energía atómica en todo el mundo

P. RUSIÑOL / D. RAMOS, Madrid
Una quincena de países está construyendo nuevos reactores nucleares y otra quincena ha anunciado con avidez el deseo de unirse al club nuclear. Occidente, con muy pocas excepciones —entre ellas, España—, planea alargar las vidas de las centrales y cada vez más políticos señalan la energía nuclear como la mejor alternativa para frenar el cambio climático sin renunciar a crecer. El resurgir nuclear parecía asegurado. Y en esto, llegó Japón.

“Este accidente demuestra que es imposible garantizar de forma absoluta la seguridad en las centrales nucleares”, subraya Francisco Castejón, de Ecologistas en Acción. El mundo ecologista está convencido de que el caso es emblemático porque además se trata de Japón, el lugar presentado siempre como el ejemplo supremo de seguridad y modernización de esta industria. Japón cuenta con 55 reactores nucleares, que generan alrededor del 30% de la electricidad del país.

La industria nuclear española, que aspira a que España se sume a la tendencia internacional y al menos prolongue la vida de las centrales, descarta en cambio que el episodio japonés ponga en duda la seguridad de esta energía. “La central ha resistido muy bien ante el terremoto y no hay ninguna incidencia real ni para las personas ni para el medio ambiente”, opina Eduardo González, presidente de Foro Nuclear, que agrupa a la industria atómica española.

En su opinión, el accidente debe ser analizado exhaustivamente en Japón, pero sin que tenga ninguna incidencia en el debate global. La misma opinión tiene el secretario general de la Sociedad Nuclear Española, Aurelio Sala: “Con la información que tenemos no hay ningún motivo para alarmismos”, afirma.

India, China y Rusia son los países con más proyectos nucleares en marcha, según el Organismo Internacional de la Energía Atómica (OIEA). En total, tienen 17 reactores en construcción y proyectan muchos más. Los países occidentales —con Finlandia y Francia a la cabeza— también construyen nuevas centrales y hay una cascada de proyectos, en-

tre ellos el de Turquía y Brasil, para sumarse al club nuclear y reducir así la dependencia energética sin aumentar los gases responsables del calentamiento global. Pero además, el afán contra viento y marea de Irán por abrazar la energía nuclear ha provocado una cascada de súbito interés nuclear en Oriente Próximo, don-

Una decena de Estados de Oriente Próximo quieren desarrollar programas nucleares

de crecen los temores sunies ante la mera posibilidad de que el régimen chií cuente con energía nuclear. Una decena de Estados de la zona han anunciado su intención de iniciar sus respectivos programas nucleares. Entre otros, Arabia Saudí, Egipto, Jordania, Siria, Yemen y Emiratos Árabes Unidos.

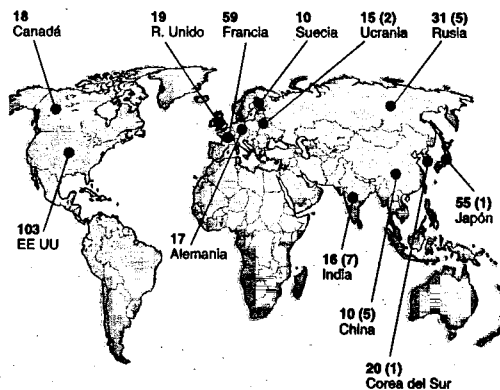
Greenpeace considera que el

peligro nuclear nunca ha sido tan elevado, pese a los avances técnicos. “Al peligro intrínseco de la energía nuclear, de los residuos o de las catástrofes naturales como el terremoto de Japón hay que sumar ahora la amenaza terrorista, el envejecimiento de las centrales y el aumento de reactores”, recalca Carlos Bravo, de la organización ecologista. El portavoz de IU-ICV en el Congreso, Joan Herrera, se pronunció en la misma dirección: “Lo que ha sucedido en Japón pone de manifiesto que la energía nuclear sigue siendo muy peligrosa, pese a la enorme propaganda difundida en los últimos años”.

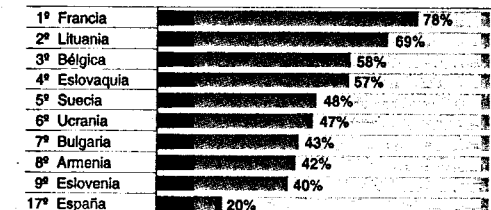
Lo sucedido en Japón no es el primer incidente nuclear que ha causado alarma entre los ecologistas en julio. A principios de mes hubo dos accidentes en Alemania: un incendio en la central de Krümmel y un cortocircuito en la de Brunsbüttel. Ambos fueron casos en principio menores, pero la investigación aún continúa y la empresa responsable ha destituido ya a dos directivos.

Reactores nucleares en el mundo

Países que tienen 10 o más reactores en funcionamiento y entre paréntesis, los reactores en construcción



■ LOS PAÍSES MÁS DEPENDIENTES DE LA ENERGÍA NUCLEAR



Fuente: OIEA.

EL PAÍS

Corea del Norte desmantela su programa atómico

JOSE REINOSO, Pekín
Corea del Norte ha dejado de ser capaz de producir plutonio para bombas nucleares. Mohamed el Baradei, director del Organismo Internacional de la Energía Atómica (OIEA), afirmó ayer en Kuala Lumpur (Malasia) que el Gobierno de Kim Jong-il ha paralizado las cinco instalaciones atómicas de su principal central, la de Yongbyon, culminando el proceso iniciado el pasado fin de semana con la clausura del reactor.

Las otras cuatro instalaciones cuyo cierre ha sido también verificado por los inspectores del OIEA incluyen, entre otros, la planta de reprocesamiento de combustible para fabricar plutonio. La siguiente etapa será fijar un calendario para la desnuclearización del país, que Pyongyang entregue una lista completa de sus complejos nucleares —incluidas las posibles existencias de combustible y armas atómicas—, y el desmantelamiento total de Yongbyon.

La paralización del principal complejo nuclear de Corea del Norte se produjo coincidiendo con la reanudación en Pekín de las conversaciones multilaterales sobre el fin del programa atómico norcoreano. En ellas participan, además de las dos Coreas y Estados Unidos, China, Rusia y Japón.

Calendario

El objetivo de Washington es que el desarme nuclear de Pyongyang se produzca antes de finales de año. “Todos sabemos que tenemos un largo camino por delante, con muchas etapas. Quizás intentemos que la siguiente fase sea concluida en el calendario de 2007”, dijo Christopher Hill, jefe de la delegación estadounidense.

El negociador surcoreano, Chun Yung-wo, afirmó que su homólogo del Norte, Kim Kye-gwan, le ha asegurado que están dispuestos a revelar sus programas atómicos y desmantelarlos

“lo antes posible, posiblemente en cinco o seis meses”. Y lo harán “sin excepción”, según le dijo Kim.

Aquí reside probablemente una de las claves del proceso. EE UU va a exigir a Pyongyang que diga cuánto plutonio ha producido y cuánto tiene. Pero, sobre todo, quiere que revele el programa de enriquecimiento de uranio —con el que también se pueden fabricar bombas—, y que, según asegura, Corea del Norte confesó en octubre de 2002 que tenía. El Gobierno de Kim Jong-il ha negado tal extremo y nunca ha reconocido públicamente que posea tal programa. “El enriquecimiento de uranio es un tema pendiente, y estamos trabajando en él”, dijo Hill.

Cuando el pasado 13 de febrero se firmó el acuerdo por el que Pyongyang aceptó poner fin a su programa de armamento atómico a cambio de ayuda y la normalización de relaciones con Estados Unidos, Hill fue criticado

en su país porque el pacto no hacía mención al programa de uranio y porque, según John Bolton, antiguo embajador en la ONU, el acuerdo repetía el de 1994, que fue un fiasco.

Aunque las bases son similares —desnuclearización a cambio de ayuda—, el pacto actual tiene características nuevas: Corea del Norte se ha comprometido no sólo a paralizar sus instalaciones, sino a desmantelárlas, y en las negociaciones hay implicados otros países. Pero la clave estará en hasta qué punto Pyongyang está dispuesto a renunciar al poder de disuasión con el que ha contado hasta ahora, y si los dos enemigos históricos son capaces de dejar atrás décadas de desconfianza mutua. Ayer llegó una nueva advertencia.

El periódico oficial norcoreano exigió a Estados Unidos que retire “todos sus equipos de guerra nuclear” de Corea del Sur. Washington niega que tenga armas atómicas en el país asiático.

Los promotores no firmarán el Pacto por la Vivienda si deben destinar el 20% del suelo a pisos protegidos

CiU cuestiona el alquiler forzoso y la protección a 90 años que prevé la ley

CLARA BLANCHAR, Barcelona
Los promotores han puesto contra las cuerdas al Gobierno catalán. Ayer, el mismo día en que el Ejecutivo presentó la "tercera y última versión" del Pacto Nacional por la Vivienda y aseguró que se

firmará el día 25, la Asociación de Promotores y Constructores (APCE) reiteró que no lo rubricará si no se modifica uno de los artículos del proyecto de Ley por el Derecho a la Vivienda que está en el Parlament. Es el artículo 18.3, que prevé que se

destine el 20% de las promociones de más de 2.000 metros cuadrados de techo en suelo consolidado a vivienda protegida. Desde la oposición, también CiU manifestó que no firmará el pacto sin aclarar antes tres escollos de la Ley.

Los promotores insisten en que, como patronal, tienen la obligación de preservar la seguridad jurídica de sus empresas y defender sus intereses. Se refieren a los empresarios que tienen suelo comprado y mantienen expectativas sobre él. Fuentes de APCE reiteraron que no ven claro firmar un texto, el del Pacto, que se refiere a otro de rango superior, la Ley, que todavía no está cerrado. Es este un argumento que no mantuvieron hasta hace unas semanas, ya que cuando se presentó el primer borrador del Pacto en abril, defendían que se trataba de dos herramientas distintas.

En parecido sentido que APCE se manifestó ayer Convergència i Unió. El diputado Carles Sala, negociador del partido en los dos frentes, afirmó que no firmarán el Pacto "sin acuerdo previo o simultáneo con la ley". En este caso, los escollos que ve el principal partido de la oposición son tres y también se refieren a artículos de la ley. Son el 42.6, que prevé el alquiler forzoso de viviendas desocupadas; el mismo sobre el que ponen la alarma los promotores, el 18.3; y el 79.2, sobre el plazo de protección de las viviendas sociales, previsto inicialmente en 90 años y que consideran excesivo. "El Gobierno sabe de nuestra disconformidad y nos sorprende que presente un texto para firmarlo la semana que viene. No es normal firmar un documento de bases cuyo principal instrumento, la ley, habla de otras cuestiones: nos crea cierta desconianza", manifestó Sala.

Pese a las reticencias, tanto los promotores como CiU no se cansan de repetir su voluntad de sumarse al pacto. El presiden-

El Pacto Nacional para la Vivienda, 2007-2016

Objetivos del pacto. En número de viviendas y presupuesto en millones de euros

Retos	2007		Total 2007-2010		Total 2011-2016		Total 2007-2016	
	Viviendas	Importe	Viviendas	Importe	Viviendas	Importe	Viviendas	Importe
Mejora del acceso a la vivienda, sobre todo para los jóvenes	27.000	278	132.000	1.453	250.000	3.521	382.000	4.974
Mejora de las condiciones del parque de vivienda	53.600	166	199.300	686	100.700	763	300.000	1.449
Mejora del alojamiento de los mayores	6.800	19	31.300	160	38.700	637	70.000	798
Prevención de la exclusión social residencial	4.000	18	24.700	155	35.300	595	60.000	751
Garantizar el acceso a una vivienda digna	600	1	5.700	48	17.300	201	23.000	250
TOTAL	92.000	482	393.000	2.503	442.000	5.718	835.000	8.221

Necesidades de vivienda social. En número de viviendas

Tipo de municipio (número de habitantes)	Capital de comarca (< 5.000)	De 5.000 a 9.999	De 10.000 a 99.999	De 100.000 a 499.999	De 500.000 o más	Mun. del Consorcio Metropolitano de la Vivienda	TOTAL
Parque de viviendas principales (2006)	4.756	205.262	919.237	523.292	606.431	1.093.901	2.258.978
Parque de viviendas principales (2026)	6.316	272.595	1.220.778	694.950	805.361	1.452.737	3.000.000
15% viviendas principales (2006)	713	30.789	137.886	78.494	90.965	164.085	338.846
15% viviendas principales (2026)	947	40.889	183.117	104.243	120.804	217.911	450.000
Parque social (2006)	487	12.420	69.964	40.345	55.948	94.718	178.895
Parque social pendiente (2006)	226	18.370	68.191	38.149	35.016	69.367	159.952
Parque social pendiente (2026)	460	28.470	112.422	63.897	64.856	123.192	271.105

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña.

EL PAÍS

te de APCE, Enric Reyna, ha afirmado a menudo que "es bueno para Cataluña" y cuando habla en público asegura que fue de los primeros en reivindicar un "gran pacto sobre vivienda". A su juicio, los privados están dispuestos a levantar pisos protegidos si las administraciones les facilitan suelo.

Sala también se mostró ayer esperanzado en que "si se solventan" las tres discrepancias que plantea CiU a la Ley, el partido "podría llegar a firmar". Ahora mismo, los detalles de la Ley dependen de la ponencia que se está disputando en el Parlament. Su relatora ponente, Dolors Clavell, que negocia las

enmiendas del texto legislativo con la oposición, se mostraba confiada la semana pasada en que antes de final de mes se vote el dictamen que permitirá, según está previsto, que la ley se vote durante el pleno del próximo 3 de octubre. El PP no respondió ayer a las preguntas de este diario.

Cataluña necesitará 270.000 pisos sociales para cumplir la Solidaridad Urbana que fijará la ley

C. B., Barcelona
El proyecto de Ley para el Derecho a la Vivienda contempla el precepto de Solidaridad Urbana, inspirado en la legislación francesa: esto es, que todos los municipios de más de 5.000 habitantes y las capitales de comarca deberán tener, dentro de 20 años, un 15% del total de su parque de viviendas principales en pisos "destinados a políticas sociales". Pues bien, el tercer borrador del Pacto Nacional de la Vivienda hecho público señala, a partir de proyecciones, que faltarán 271.105. Si se mira año por año, habría que incrementar el parque de pisos sociales en 13.555 cada año en los próximos 20. Y si se contabilizaran sólo los pisos de protec-

ción —los "sociales" incluyen también los pisos de alquiler de rentas antiguas—, faltarían muchos más: 405.570.

Estas cifras forman parte de uno de los cuatro anexos del Pacto. Son cuatro documentos que constituyen la principal novedad que incorpora esta última versión y que detallan en buena medida cómo se alcanzará el objetivo del Pacto de movilizar suelo para crear 250.000 pisos protegidos y levantar 160.000 en 10 años, el 40% en régimen de alquiler.

El primero de los otros tres anexos es un exhaustivo inventario del suelo, municipio por municipio, sobre el que está previsto levantar vivienda de protección, ya sea del Instituto Ca-

talán del Suelo o de planeamientos urbanísticos en marcha.

El segundo anexo detalla las medidas fiscales que prevé el texto. En este capítulo el Pacto incluye la propuesta de impulsar la extensión de un IVA "superreducido" del 4% a los promotores que impulsen cualquier régimen de protección y no sólo en los de régimen especial o los de promoción pública. También sugiere aplicar el IVA del 4% a los promotores que construyan pisos sociales de alquiler o a las sociedades que compren viviendas para destinarlas a arrendamiento. En el caso de las obras de rehabilitación, el IVA propuesto es del 7%. Y todavía dentro de las

medidas fiscales insta a ampliar la desgravación fiscal del pago de alquiler en el IRPF. Son medidas, sin embargo, cuya aplicación deberá ser negociada con el Ministerio de Economía y Hacienda que dirige Pedro Solbes.

El último de los anexos estudia, de nuevo al detalle, los costes de la edificación de vivienda protegida en Cataluña, en función de su tipología —régimen general, especial y de precio concertado— y de acuerdo con las zonas geográficas fijadas por el Ministerio de Vivienda y de las que depende el tanto por metro cuadrado que reciben, a modo de ayudas, las administraciones o promotores que levantan vivienda protegida.

INFORME DE SEOPAN

Madrid gana a Cataluña y Valencia en inversión propia en obra pública

Las comunidades autónomas que han reformado sus estatutos, solicitando más fondos del Gobierno para infraestructuras, son los que menos recursos propios destinan a licitaciones y concesiones de obra.

L. RAMÍREZ/E.S. MAZO, Madrid

Malas noticias para las reclamaciones estatutarias: las comunidades autónomas más reivindicativas a la hora de pedir al Estado que invierta en sus territorios, son prácticamente las mismas que se muestran poco generosas a la hora de repartir sus propios presupuestos: las licitaciones y concesiones de obra pública impulsadas por los gobiernos regionales de Cataluña, Comunidad Valenciana, Asturias y Andalucía están por debajo de la media española. En cambio, Madrid, Baleares, Navarra y el País Vasco sí superan el volumen inversor de la media nacional.

Este es el mensaje que se desprende del estudio que publicará hoy de Seopan y que lleva por título *Esfuerzo inversor de las diferentes administraciones públicas en la dotación de infraestructuras* -al que ha tenido acceso EXPANSIÓN-. El estudio revela que no necesariamente las comunidades que gozan de un mayor PIB per cápita son las más generosas al financiar obra pública para sus ciudadanos, contrariamente a lo que sucede cuando el Ejecuti-

Las inversiones del Gobierno central deben emplearse en reducir la desigualdad, recuerda Seopan

vo central hace su reparto. Y es que el Estado, por norma general, busca reducir las desigualdades territoriales y facilita financiación a las regiones menos desarrolladas para garantizar la dotación de las infraestructuras necesarias.

El sistema funciona siempre que los Gobiernos autonómicos compensen las diferencias, sobre todo si su actividad productiva genera suficientes ingresos propios. Pero, como muestra el informe, esto no sucede siempre. "Se puede mantener una exigencia permanente de más inversiones por parte de la Administración Central, pero también es necesario que el resto de las administraciones comprometan más recursos propios", indica Seopan. "Porque ello, además de aumentar el propio stock de infraestructuras, con sus consecuencias positivas para el territorio, haría más creíble la demanda de au-

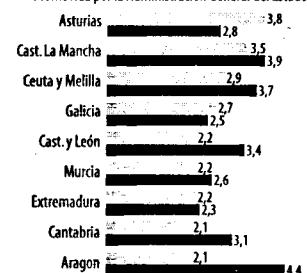


Obras en la línea de Alta Velocidad ferroviaria (AVE), Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. / Efe

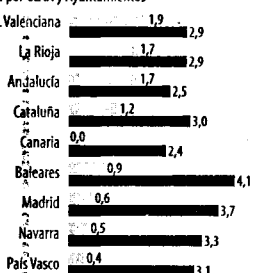
Licitación pública

Promedio 2003-2006, en porcentaje del PIB.

■ Promovida por la Administración General del Estado



■ Promovida por CCAA y Ayuntamientos



Distribución de la inversión en infraestructuras

Promedio 2003-2006, en porcentaje del PIB.



FUENTE: Seopan

EXPANSIÓN

Las autonomías ya invierten más que Fomento

En los últimos cuatro años, el volumen total de la licitación pública más las concesiones de obra se situó en un promedio del 4,7% anual del PIB, con un perfil creciente en el periodo contemplado. Atendiendo a la distribución entre las diferentes administraciones, la patronal Seopan confirma que el mayor volumen de fondos correspondió a las administraciones autonómicas, con el 1,7% del PIB. Por su parte, el esfuerzo inversor de la administración general fue del 1,6% y el de las corporaciones locales, un 1,4%. La importancia de la dotación de infraestructuras, constituye un aspecto básico de la competitividad del sistema económico moderno. Los beneficios se pueden concretar en los efectos que estas inversiones tienen sobre la reducción de los costes de transporte y, en consecuencia, de los costes totales de producción, con el correspondiente aumento de la competitividad. Además, la contribución de la política de infraestructuras debe buscar el fortalecimiento de la cohesión social y territorial, asegurando unas condiciones de accesibilidad equitativas a todo el territorio, reduciendo las diferencias y desequilibrios existentes, en cuanto a las posibilidades de movilidad de personas y mercancías. Todo ello redundará en crecimiento económico y aumento de la productividad.

Contrariamente a lo que se piensa, no hay relación entre el PIB regional y el esfuerzo inversor

En el caso de la Comunidad Valenciana, el volumen de las concesiones en infraestructuras se sitúa en el 2,9% del PIB de la región, en Asturias, en el 2,8% y en Andalucía, en el 2,5%. El último lugar lo ocupa Extremadura, con un esfuerzo inversor del 2,3% del PIB. En cambio, Aragón es la autonomía que más invierte en obra pública en términos

relativos (4,4% del PIB), seguida de Baleares (4,1%) y Castilla-La Mancha (3,9%).

Como señala Seopan, el creciente papel de las administraciones autonómicas y locales en la inversión pública "entra en la lógica responsabilidad de cada Comunidad en la creación del capital físico en sus propios territorios, protagonizando su desarrollo territorial y no simplemente complementado la inversión del Gobierno central". A pesar de ello, la patronal constata con sus datos que "no existe una elevada correlación" entre los fondos destinados a licitaciones y concesiones de

obra pública y el PIB por habitante de cada región.

La patronal recomienda a los Gobiernos autonómicos que "racionalicen sus recursos financieros", además de acudir a sistemas de colaboración público-privada que sean viables. Pero esta receta solo sirve para aquellos territorios que no tengan suficientes ingresos propios, lo que no sucede en Valencia y Cataluña. Precisamente, el Estatut fija en el 18% de los presupuestos nacionales la inversión anual del Estado en infraestructuras para la región, a pesar de ser una de las más ricas de España.

ENTREVISTA CON EL CONSEJERO DELEGADO DE ROAN

La VPO vuelve a ser rentable por los bajos márgenes de la vivienda libre

Construir y vender pisos protegidos es ahora un negocio atractivo para las promotoras. José Luis Marcos cree que la Ley del Suelo aumenta la burocracia y el gasto privado.

LORENZO RAMÍREZ, Madrid

Las promotoras inmobiliarias están empezando a estudiar su entrada en segmentos de mercado que antes eran descartados. Este es el caso de las Viviendas de Protección Oficial (VPO), un tipo de inmueble cuyo importe está regulado y que, por ello, es menos rentable que la vivienda libre. La causa de este viraje en la actividad de negocio se encuentra en los menores márgenes esperados por el sector privado para la compraventa de pisos, lo que hace atractivo promover casas protegidas al permitir obtener ingresos seguros.

Así lo explica el consejero delegado de Roan en una entrevista con EXPANSIÓN en la que el responsable de la promotora destaca las oportunidades que se ocultan bajo el cambio de ciclo del mercado de la vivienda.

A este respecto, Marcos justifica el interés por la VPO al afirmar que "cuando el mercado cambia es mejor obtener menos beneficio, pero más seguro", en relación con el enfriamiento de los precios de los pisos y la apuesta decidida del Gobierno por la promoción de inmuebles protegidos.

Pero el responsable de Roan no cree que la desaceleración del importe de las casas

Marcos cree que la Administración no está preparada para elaborar estudios de impacto ambiental

vaya a tomarse en descensos generalizados.

"Los compradores creen que si esperan unos meses pagarán menos por sus casas, y eso es rotundamente falso. El problema es que este parón se traduce en menos visitas y menos ventas, todo ello también generado por las elecciones municipales y autonómicas del pasado 27 de mayo y por la oleada de casos de corrupción después de la Operación Malaya", indica Marcos.

En cuanto al mercado del suelo, el consejero delegado considera que la contención



El consejero delegado de Roan, José Luis Marcos.

El mercado de las VPO



del crecimiento del metro cuadrado "es buena para los promotores, ya que se trata, en definitiva, de una moderación del coste de uno de nuestros mayores factores de producción". En su opinión, "los segmentos de negocio que más están notando el fin del boom son la obra nueva en la periferia de las ciudades y la segunda vivienda en costa". Esta menor demanda en las zonas del Mediterráneo "responde

claramente al éxito de destinos alternativos fuera de España a los que acuden visitantes con pocos recursos. El turismo barato es poco fiel", recuerda el directivo.

Por otra parte, el responsable de Roan manifiesta sus dudas sobre la capacidad de la Administración para poder responder a los nuevos requisitos que plantea la Ley del Suelo, especialmente en lo referente a la publicidad de las

Los "intereses del vocero" en las estadísticas

Para el consejero delegado de Roan, la lucha por el control de las estadísticas oficiales responde a intereses empresariales y políticos, por lo que todas ellas deben ser analizadas desde esta visión. "Las estadísticas suelen servir a los intereses del vocero que la promulga", señala José Luis Marcos a EXPANSIÓN. A su juicio, la única forma de lograr que los cálculos sobre oferta y demanda del mercado, así como la evolución de los precios, "es que se realicen con voluntad de independencia y no están sujetos a intereses más o menos espurios". Según la referencia a la que se acude, hay divergencias hasta en las estimaciones de crecimiento del Producto Interior Bruto (PIB), porque en todos los sectores productivos hay diferentes actores discrepantes", señala el consejero delegado de la promotora inmobiliaria.

actuaciones urbanísticas y a la elaboración de los informes necesarios para recibir el visto bueno de los distintos organismos oficiales. Lo que tiene claro es que "aumenta la burocracia y el gasto privado".

Marcos asegura que "los poderes públicos no están preparados para usar medios telemáticos en el ámbito administrativo [una de las exigencias de la norma es que los ayuntamientos pongan a disposición de los ciudadanos los documentos para su acceso informático], lo que se hace extensible a los estudios sobre el impacto ambiental de las promociones y los suministros de servicios básicos".

Finalmente, el responsable de la promotora aplaude la inminente aprobación de un reglamento que profesionalice la intermediación inmobiliaria, con la creación de seguros de responsabilidad y formación de los empleados. "Un poco de orden tiene que haber", concluye Marcos.

Los mensajes

“ Cuando el ciclo del mercado cambia es mejor obtener menos beneficio, pero más seguro ”

“ Los compradores creen que si esperan unos meses pagarán menos por sus casas. Eso es falso ”

“ La contención del importe del metro cuadrado de suelo es bueno para los promotores ”