



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 13-9-2007

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

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

Primer suspenso en septiembre

CERCANÍAS VUELVE A FALLAR EL DÍA DE LA VUELTA AL COLEGIO Y CUANDO SE HABÍA ANUNCIADO SU MEJORA



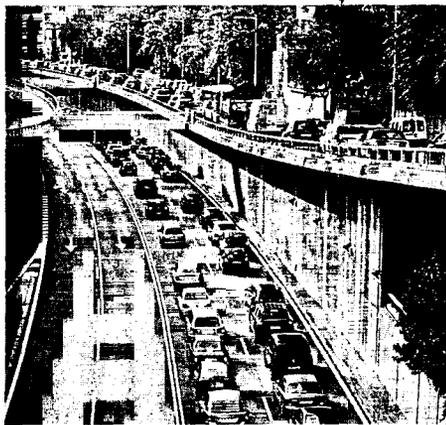
ANA JIMÉNEZ / PEDRO MADUENO

FRANCESC PEIRÓN | BARCELONA

Primero examen de septiembre y primer suspenso. Renfe y ADIF, las dos empresas del Ministerio de Fomento que gestionan el servicio y la infraestructura ferroviaria, estaban ayer, el día de la vuelta al colegio, en el punto de mira. Se había anunciado que cuatro líneas de cercanías (1, 3, 4 y 7) recuperarían sus recorridos y frecuencias habituales después de cinco semanas de alteraciones por la incidencia directa de las obras del AVE. La alegría duro cuatro horas. Una disfunción en una catenaria provisional provocó otra mañana de azul oscuro, casi negro, con miles de usuarios perjudicados durante más de tres horas y 80 trenes desviados.

A cercanías le queda otra reválida. La segunda convocatoria tendrá lugar el próximo lunes, cuando se supone que el servicio entrará en la normalidad tras la reubicación de vías en Sants, la última de las afectaciones motivada por la llegada de la alta velocidad. Esta reubicación —las ocho vías de cercanías quedarán en el lado mar— obligará a cerrar para este servicio la estación central nueve horas la noche del 15 al 16 de septiembre.

Pero esto es sólo una previsión, para la que se ha elaborado un plan de transporte que consiste, en lo fundamental, en acabar el viaje de



proximidad siempre una parada antes de Sants. Lo constatable es que esta nueva incidencia forzó a Víctor Morlán, número dos de Fomento y enviado en misión especial a Catalunya, a comparecer ante la prensa. Morlán subrayó que la segunda vía instalada entre l'Hospitalet y Sants —operación que obligó a

CARRETERAS Y VÍAS.

El día de la vuelta al colegio, el transporte por carretera, pese a las retenciones, no resultó tan malo como en otras ocasiones. Pero cercanías, en su primer examen, volvió a fallar aunque sus responsables dijeron que su intervención evitó una avería de gran calado

cutar en el área de Barcelona el servicio de la línea 4 (Sant Vicenç de Calders-Manresa) respondió a la perfección en su estreno.

Su justificación recordó al estudiante que se prepara bien unos temas, pero el profesor le pregunta el que no se ha mirado. El fallo se produjo en otro lado. El secretario de Estado

informó de que se optó por realizar una actuación preventiva, para evitar males mayores, cuando un maquinista advirtió que había un problema de catenaria a unos 800 metros de Sants en dirección a plaza Catalunya, es decir, en el otro extremo de la zona intervenida.

Esta alerta se produjo sobre las 8.15 horas. Los técnicos se plantearon la disyuntiva de mantener el servicio con reducción de velocidad de los convoyes al pasar por la zona afectada o bien activar el plan alternativo de transporte e intervenir de inmediato. Optaron por la segunda opción —pese a la mancha en el expediente que suponía—, puesto que con la otra alternativa se corría el peligro de causar una avería de grandes dimensiones si

OPCIÓN PREVENTIVA

Renfe optó por un plan alternativo, que afectó a unos 80 trenes, tras detectar una disfunción de catenaria

LA RESPONSABILIDAD

Fomento achaca el problema a una subcontrata por el mal montaje de una electrificación provisional

se rompía la catenaria. La afectación habría sido general y de larga duración.

Según Morlán, el fallo se detectó en una catenaria provisional —el trabajo lo realiza la empresa Cobra—, que es la que ha de dar servicio hasta el próximo fin de semana, cuando la vieja será sustituida por una nueva, en pleno proceso de instalación. El número dos de Fomento no quiso pronunciarse sobre posibles expedientes a la citada empresa. Manel Villalante, director general de Transportes de la Generalitat, consideró que la disfunción era de difícil detección y lamentó que "haya empujado" un día como éste, con todos los focos puestos en cercanías. Mientras, el teniente de alcalde Ramon García Bragado aseguró que el próximo lunes, en la reunión del Cccof —el centro de emergencias—, solicitará que los controles de mantenimiento se extiendan a las instalaciones provisionales, aunque la responsabilidad sea de las adjudicatarias.

Si el tren falló en el día de la vuelta al colegio —el servicio no se normalizó hasta las 12.30—, la circulación viaria presentó dos caras. La peor correspondió a los accesos de la ciudad. Tanto la B-23 —Molins de Rei/Diagonal— como las vías que desembocan en el nudo de la Trinitat registraron grandes congestiones. En la B-23 alcanzaron 11 kilómetros. Sin embargo, la circulación por el distrito de Sarrià-Sant Gervasi, que concentra la mayor parte de la oferta escolar, se desenvolvió mejor que otros años. Los principales problemas afectaron a la ronda de Dalí, en sentido Llobregat, y a los túneles de Vallvidrera, donde la Via Augusta hizo de ratonera. En el centro, ni las obras de la plaza Lesseps ni de Balmes-Provença crearon colapsos importantes. ■

ENERGIA

La solució de Monti per a la MAT, en un any

Lala Forès

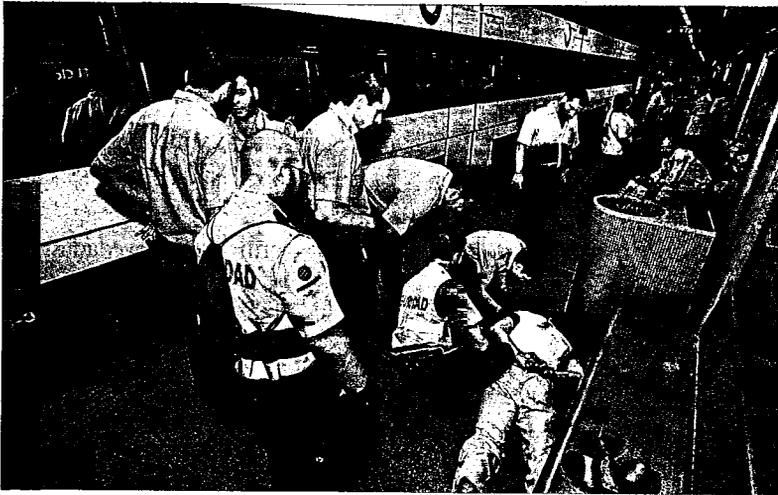
BRUSSEL·LES / CORRESPONSAL

Mario Monti, excomissari europeu de Mercat Interior i de Competència, va començar ahir a treballar per desencallar el projecte elèctric de la línia de molt alta tensió entre Sentmenat (Vallès Occidental) i Baixàs (França). La Comissió Europea va fer oficial ahir el nomenament de Monti com a coordinador del projecte, i el primer encàrrec que li va fer va ser el d'elaborar un informe que haurà de presentar al setembre de l'any que ve i que haurà d'aportar solucions per al traçat.

El nou coordinador encara no té una agenda planificada, però, segons van explicar fonts comunitàries, en els propers mesos s'entrevistarà amb totes les parts afectades: la Generalitat, alcaldes, ecologistes, etc. Monti farà de mediador i proposarà la millor alternativa després d'escoltar els afectats i d'estudiar el projecte. "El coordinador seleccionat té un alt perfil polític i tècnic. Estic convençut que contribuirà a aconseguir l'èxit del projecte", va afirmar el comissari europeu d'Energia, Andris Piebalgs.

Malgrat l'oposició a la MAT d'una bona part d'alcaldes, veïns i grups ecologistes, la Comissió Europea va reiterar ahir que es tracta d'un projecte prioritari per garantir el subministrament elèctric a la península Ibèrica. Andris Piebalgs va assegurar que la MAT "és clau per unir el nucli de la Unió amb l'illa elèctrica ibèrica i és necessària per garantir el subministrament entre França i Espanya". ■

El debate sobre las infraestructuras



El hombre que sufrió un ataque de pánico en Clot, rodeado de vigilantes de seguridad y mossos. / EDU BAYER

Próxima estación: Término

JESÚS GARCÍA
AMANDA GAGGIOLI
Barcelona

"Hoy, de forma excepcional...". Así comenzaban los mensajes de la megafonía iba escupiendo, cada pocos minutos a los pasajeros que esperaban en la estación de Clot. La información contradecía lo anunciado a bombo y platillo: que el 12 de septiembre, la normalidad volvería a Cercanías. A los usuarios no les sorprendió el nuevo fiasco: "Es que ésta es la normalidad de Renfe: que todo vaya mal", se lamentaba Dolores Bravo mientras salía escopeteada de un tren procedente de Pineda. "Lo peor no son los retrasos, sino cómo hemos venido: apretujados como sardinas en lata", remachó.

La línea 1, la del Maresme, provocó aglomeraciones. Con la pretendida "vuelta a la normalidad", los convoyes debían regresar a sus recorridos habituales: llegar hasta L'Hospitalet pasando por Santis. No fue así. Los viajeros tuvieron que apearse en Clot y buscar rutas alternativas: un nuevo tren, o algo más seguro: el metro. Ésta fue la opción que tomaron los turistas. Maleta en mano, desfilaron por un pasillo atiborrado hasta enlazar con el suburbano.

El andén 3 de Clot absorbía a duras penas la llegada de trenes-lata procedentes del Maresme. Las necesidades del momento crearon tres clases sociales. La clase de des-

Indignación entre los usuarios del tren tras una nueva mañana de caos

trabajadores y estudiantes, que bajaban del tren a toda prisa, sudando y maldiciendo su suerte. Casi ninguno de ellos quería pararse para hablar, más allá de proferir algún insulto. "Ya dije que esto no podía ir bien: aquí tenemos para meses", dijo Montserrat Candela.

"De forma excepcional"

Los de la segunda clase social (los turistas) también sudaban, pero caminaban con parsimonia. El tercer estrato estaba integrado por los informadores, los últimos en descender a la vía. Iban en grupos de seis o siete, con su chaleco amarillo reflectante. Algunos estaban indignados. Pero no con Renfe, sino con la capacidad intelectual de los usuarios: "Mira, tía, la gente no se enteró porque no se quiere enterar", dijo una de las chicas.

La megafonía repetía su coletilla inicial ("hoy, de forma excepcional..."), para anunciar, sobre las 10.00, que los trenes "con destino a Mataró, Calella, Blanes y Maçanet" sufrían un retraso "aproximado de entre 20 y 25 minutos aproximadamente", valga la redundancia. Para añadir un toque de des-

concerto, uno de los trabajadores que hablaban por megafonía se atrevió a decir que (siempre "excepcionalmente"), los trenes de la línea 1 "tienen hoy origen y final en la estación Término". Casi nadie entendió el mensaje.

Algunos debieron pensar que iban a llevarlos a la estación de Termini, en Roma. Término es un nombre ahora en total desuso con el que, hace algunas décadas, se conocía a la estación de Francia. Pues eso: que la línea 1 sólo llevaba a la estación de Francia.

En la estación de Catalunya, los pasajeros se agruparon para informarse mutuamente de la ruta que debían tomar. Algunos mataban el tiempo conspirando: "¿Están boicoteando los trabajadores de Cercanías porque están en contra de que se privatice?", se preguntaba Francesc, de 53 años, que llevaba una hora esperando su tren.

El surrealismo fue a cargo de un hombre de mediana edad que, al ser requerido para que enseñara su billete, fue presa de un ataque de pánico en Clot. Bajó a la vía del tren y empezó a gritar sin parar hasta que media docena de vigilantes se le abalanzaron, le redujeron y le esposaron. A la media hora llegaron cuatro agentes de los Mossos d'Esquadra y se lo llevaron. Al ser preguntada sobre el incidente, una informadora dijo: "El hombre que ha bajado a la vía? Ah, eso es muy normal aquí".

El Gobierno catalán exige celeridad en el traspaso de aeropuertos

Salgado y Saura cierran hoy el traspaso de cinco competencias del Estatuto

MIQUEL NOGUER / PABLO X. SANDOVAL. Barcelona / Madrid
El traspaso de los aeropuertos de Girona, Reus y Sabadell, y el cambio de gestión del aeropuerto de El Prat volverán hoy al primer plano de la agenda. El Gobierno central pidió en julio aparcar el asunto hasta después del verano y el consejero de Relaciones Institucionales, Joan Saura, le recordará hoy a la ministra Elena Salgado que el plazo se agota. Saura y Salgado coincidirán en la reunión de la comisión mixta de Traspasos que rubricará cinco nuevas competencias para la Generalitat.

El Gobierno catalán no quiere que el caos casi permanente de Cercanías eclipse sus demandas en materia de aeropuertos. Y es que si bien el cambio de gestión del aeropuerto de El Prat requiere de largas negociaciones para ver cómo se forma y gestiona el nuevo consorcio, la transferencia de los otros aeropuertos no tiene dificultad jurídica alguna, pues su traspaso ya está previsto en el Estatuto. Las dificultades de carácter técnico y de gestión son otra cosa.

Pero el Gobierno central quiere impedir que haya negociaciones separadas para los cuatro aeropuertos y al final del pasado curso político logró imponer su tesis: la nueva gestión de los cuatro aeropuertos se negociará de forma conjunta.

Habrà un solo paquete aeroportuario. Lo anunció la ministra Elena Salgado en la reunión de la Comisión Estado-Generallitat del pasado julio y el Gobierno catalán, más apurado entonces por el caos de Cercanías, decidió no hacer más ruido. En la misma reunión la ministra puso una fecha para comenzar estas negociaciones: después del verano.

El verano toca a su fin y a día de hoy el Gobierno catalán no tiene ninguna agenda concreta para estas reuniones, con lo que el consejero de Relaciones Institucionales, Joan Saura, aprovechará su encuentro de hoy con Salgado para pedirle celeridad.

En cierta forma, la ministra se avanzó ya ayer a las demandas del consejero. En una comparecencia en el Senado,

y a petición del grupo de la Entesa, Salgado recordó que al verano, al astronómico, se entiende, todavía le queda una semana de vida. "Estamos perfectamente en el plazo para cumplir el compromiso", dijo.

Traspaso del Clínico

Salgado se estrenó ayer con su nuevo cargo en el Senado detallando al senador socialista Ramon Aleu cómo se encuentra el desarrollo del Estatuto. En su respuesta, la ministra anunció que la reunión de la comisión mixta de transferencias aprobará hoy el traspaso a la Generalitat de la gestión del Hospital Clínico de Barcelona, cuestiones referentes a la gestión del litoral, las ayudas comunitarias a productores de frutas y verduras, la gestión del ISBN y el ISN de los libros y la facultad para declarar de utilidad pública asociaciones. Todo ello fue aprobado el pasado julio por la comisión mixta Estado-Generallitat.

Salgado no se olvidó de aquellas transferencias pendientes de concretar, entre las que citó la gestión de Cercanías de RENFE, la inspección de telecomunicaciones, competencias en inmigración que se concretarán en una reunión el próximo 20 de septiembre, la homologación de títulos no universitarios y el museo arqueológico de Tarragona. Según Salgado, el Gobierno está cumpliendo el Estatuto y lo va a seguir haciendo de forma "diligente y leal".

El Gobierno cuenta con una doble velocidad en la ejecución de infraestructuras. Algunos de sus proyectos acaban siendo más lentos que los equivalentes de las CCAA.

El Estado no tiene tanta prisa como las autonomías en las obras públicas

Escribe Lorenzo Raimfrez

Decenas de obras públicas acumulan años de retraso en España, en ocasiones porque se necesita un período de maduración que determina el tiempo que pasa desde que un proyecto es inaugurado hasta que se concluye, pero, en la mayoría de los casos, los incumplimientos encuentran su explicación en el sistema de valoración de los Presupuestos Generales del Estado. En las grandes obras el proceso completo —que incluye el diseño y las expropiaciones— puede durar hasta 15 años; pero otros retrasos son menos explicables, como la línea de Alta Velocidad ferroviaria (AVE) que une Barcelona con la capital, el corredor mediterráneo, las obras de la Puerta del Sol madrileña o los numerosos proyectos de desdoblamiento de carreteras para aumentar la seguridad y reducir la siniestralidad.

La legislación permite que el Gobierno pueda incluir en las cuentas públicas inversiones destinadas a comunidades que, cuando no son ejecutadas, se prorrogan para siguientes ejercicios. De esta forma, el Ministerio de Economía promete una inyección de fondos que puede no ejecutarse en ese año. Según fuentes empresariales consultadas, el método provoca incumplimientos de plazos, ya que las compañías dan por sentado que la administración será permisiva con los retrasos, en ocasiones, sin coste. Las autonomías, por su parte, ejecutan prácticamente el 100% de sus licitaciones porque se juegan su rédito político directo.

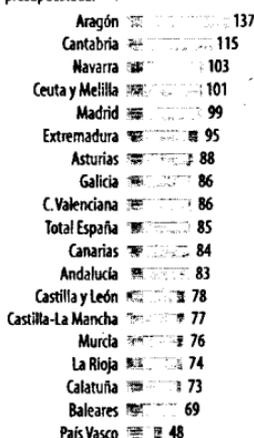
Los datos son reveladores. Entre 2004 y 2005 —últimos ejercicios para los que hay datos disponibles— el grado de ejecución nacional de las inversiones presupuestadas por el Ministerio de Fomento y sus organismos autónomos se situó en el 85%. Sólo en Aragón, Cantabria, Navarra y Ceuta y Melilla, el departamento que dirige Magdalena Álvarez ha cumplido.

Para la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona "el ritmo de ejecución de las inversiones del Estado es insuficiente y supone una merma de los recursos asignados" a las comunidades autónomas. Cataluña es una de las más perjudicadas, ya que todos los años el Estado "destina fondos para el AVE que no se ejecutan completamente". "Se trata de una inversión ficticia", señalan en el organismo cameral, "de nada sirve incrementar las inversiones presupuestadas si no conseguimos que se ejecuten plenamente". Paradójicamente, en esta materia Bar-

Los presupuestos de fomento

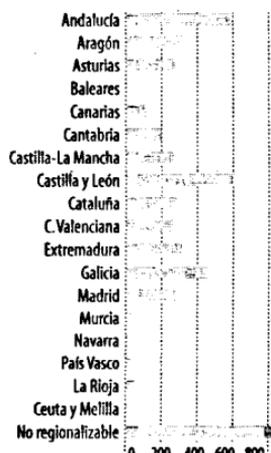
La ejecución de las obras

Inversión liquidada, en %, de la inversión presupuestada.



Inversiones reales por CCAA

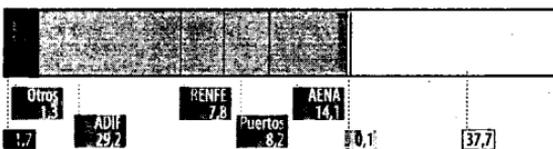
En millones de euros.



Distribución 2006

En porcentaje.

- Sociedades mercantiles estatales (1,7%)
- Entidades públicas empresariales (60,5%)
- Organismos autónomos (0,1%)
- Ministerio de Fomento (37,7%)



FUENTE: D.G. de Programación Económica, Ministerio de Fomento.

EXPANSIÓN

De nada sirve elevar la inversión anual si luego las obras no se ejecutan plenamente, dice el sector

celona y Madrid van de la mano. Además, del cierre norte de la M-50, la construcción de la Radial y el traspaso de Cercanías (todos ellos proyectos que deben ser financiados por el Estado), destaca la macroestación de ferrocarril bajo la Puerta del Sol. Fomento atribuye el retraso —hasta el momento de cinco años— a los restos de una iglesia medieval encontrados en la zona, pero fuentes de la Comunidad de Madrid atribuyen el "desinterés" del departamento estatal al color político del Gobierno regional.

El portavoz de Fomento del Grupo Popular en el Congreso, Andrés Ayala, asegura que Magdalena Álvarez "sólo ha puesto en servicio el 23% de los tramos de AVE que se encontró ya

en fase de obras, y en ello se incluye el Madrid-Toledo, que estaba terminado", lo que demuestra, a su juicio, que el Gobierno "maquilla" las cifras.

Por su parte, la patronal de Obra Pública, Seopan, explica las diferencias dinerarias entre licitación y ejecución por las denominadas "bajas" en la contratación, es decir, la adjudicación de contratos a un precio sensiblemente inferior al presupuesto con el que se licitan los proyectos. La "baja" media de los trabajos adjudicados en 2006 fue del 26,15% (con máximos del 35%), cinco puntos más que en 2004. Para el sector, las bajas constituyen una de las principales bazas para competir por las obras, pero actualmente el sistema complica tanto a la constructora que ejecuta la obra como a la administración que la promueve. En la mayoría de los casos, la obra que se adjudica a un precio mucho más barato que el del proyecto suele necesitar modificaciones, con el consiguiente retraso de la ejecución.

El panorama de las obras estatales

Ferrocarriles

Cataluña es una de las regiones más perjudicadas, ya que casi toda la inversión sin ejecutar es AVE

Carreteras

Madrid también sufre retrasos en la estación de la Puerta del Sol y en las carreteras

Incumplimientos

Entre 2004 y 2005, Fomento ejecutó sólo el 85% del volumen de fondos presupuestados

Contratos 'a la baja'

La patronal de obra pública denuncia las rebajas en las adjudicaciones

DE LA VEGA ACUSA AL PP DE "HACER PROPAGANDA"

Fomento cumplirá "todos los extremos" del Estatut catalán

LORENZO RAMÍREZ, Madrid

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez se comprometió ayer durante la sesión de control al Gobierno en el Senado a cumplir "todos los extremos" del Estatut de Cataluña y extendió a todo el Gobierno la intención de respetar el texto estatutario en los Presupuestos Generales del Estado para 2007.

La ministra negó que el Ejecutivo haya ejercido su labor con "dejadez" en la comunidad catalana y aseguró que "se está avanzando" en el proceso de transferencia de los servicios ferroviarios a la región, aunque el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, manifestó a la presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza

Zapatero alaba la política de vivienda pero admite que la asignatura pendiente es elevar el alquiler

Aguirre, su intención de no traspasar completamente el servicio de Cercanías a las autonomías.

Álvarez explicó que la cesión ferroviaria no se la plantea "como una reivindicación catalana más" y subrayó que el Estatut es "una hoja de ruta para el Gobierno". En cuanto a la cesión del aeropuerto del Prat reclamó un proceso de "análisis y reflexión" por "la complejidad que supone".

La ministra indicó que no puede aportar detalles sobre el contenido y la financiación de los traspasos porque "eso se está estudiando en la comisión bilateral Estado-Generalitat" y los tres grupos de trabajo creados en su seno, aunque aseguró que "se está avanzando" para dar una respuesta "adecuada" al contenido estatutario. "Llegaremos a un acuerdo en tiempo

y forma que satisfaga todos esos aspectos", consideró.

Pero la titular de Fomento no fue la única que compareció en las Cortes. El presidente del Gobierno respondió a las peticiones de los grupos parlamentarios en el pleno del Congreso para informar de la política de vivienda. A este respecto, afirmó que el incremento de los precios inmobiliarios se ha reducido un 70% durante su mandato, "pasando de una tasa interanual del 19% al 5,8%".

Zapatero realizó una defensa de las iniciativas encaminadas a aumentar el parque de pisos protegidos, aunque admitió que el alquiler sigue siendo la asignatura pendiente de la legislatura. En cuanto a la nueva Ley del Suelo, el presidente señaló que "dará una orientación distinta a la ordenación territorial urbanística al servicio del interés general".

También fue interpelada en el Congreso la vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega, cuando el portavoz popular, Eduardo Zaplana, solicitó la dimisión de Álvarez por el caos ferroviario en Cataluña. De la Vega salió en defensa del esfuerzo inversor en infraestructuras que ha realizado en esta legislatura la ministra de Fomento y lo comparó con la actuación del Gobierno de José María Aznar. Según dijo, el PSOE "cumple" mientras que el PP se dedicaba a "hacer propaganda y pavonearse".

Durante la sesión de control, Zaplana criticó que Zapatero no comparezca por este asunto ante el Pleno como han solicitado PP, CiU, ERC e IU-ICV, y que tampoco vaya a cesar a la ministra de Fomento. "¿Piensan que están siendo respetuosos con sus compromisos y con este Parlamento?", preguntó retóricamente el portavoz del PP.