



# RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 28-9-2007

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - [www.catpress.cat](http://www.catpress.cat) - [comunicacio@catpress.cat](mailto:comunicacio@catpress.cat)

# AENA prepara un plan de inversiones para reformar la Terminal Norte de El Prat

Los ingenieros industriales exigen que la T-Sur potencie vuelos intercontinentales

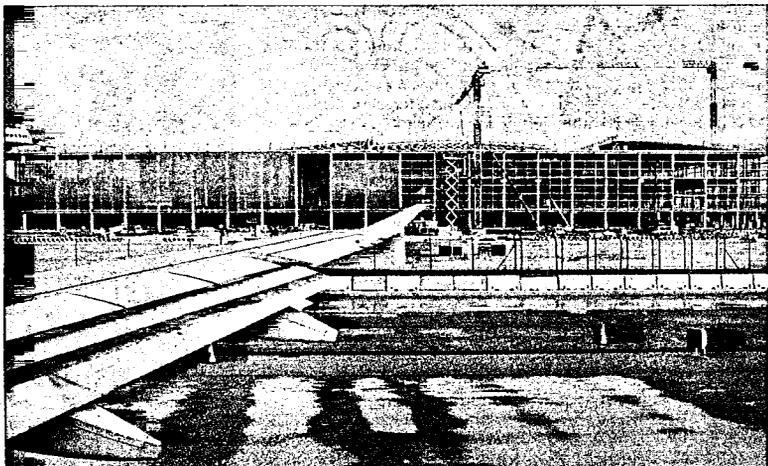
A. MARS, Barcelona  
**AENA, que el próximo martes aprobará el reparto de la nueva Terminal Sur del aeropuerto de El Prat, está diseñando un plan integral con inversiones para moder-**

**nizar la actual zona Norte de El Prat (que forman las terminales A, B y C). Uno de los proyectos ya está probado: ampliar la Terminal C, que actualmente aloja el puente aéreo Barcelona-Madrid de Iberia, con**

**16 millones. Los ingenieros industriales criticaron ayer que AENA no les haya consultado para decidir el reparto de la T-Sur y exigieron que la decisión prime los vuelos intercontinentales.**

El plan para renovar las infraestructuras más antiguas del aeropuerto barcelonés se acabará de perfilar tras aprobarse el reparto de la nueva T-Sur, que entrará en funcionamiento en 2009 y ampliará la capacidad de El Prat de 30 a 55 millones de pasajeros.

El Gobierno catalán y los empresarios dieron por seguro el pasado viernes, tras reunirse con la plana mayor de AENA, que Iberia y sus socios de Oneworld, junto con Spanair y Star Alliance, compartirán la nueva terminal, mientras que SkyTeam quedará en esa T-Norte que el organismo público gestor de aeropuertos está decidido a renovar. Fuentes del organismo público señalaron que aún no se puede cifrar el importe de estas obras y que se seguirá un plan integral.



Obras de la Terminal Sur del aeropuerto de El Prat. / JOAN SÁNCHEZ

## Puente aéreo

Por su parte, un portavoz de Air Europa, la aerolínea integrada en Skyteam, recalcaron ayer que en la T-Sur deberían estar las tres alianzas y todas las compañías que fomentan la interconexión de vuelos.

Además de las dos principales alianzas, AENA estudia que se ubiquen en la T-Sur Clickair, participada por Iberia, y Vueling, así como otras aerolíneas con vuelos intercontinentales, de los que el aeropuerto de El Prat anda escaso.

Algunos empresarios critican que Iberia, que ha replegado buena parte de sus vuelos regulares desde Barcelona en favor de Clickair, también traslade a la T-Sur su puente aéreo, cosa que la aerolínea reclama. El Colegio de Ingenieros In-

dustriales de Cataluña, por su parte, criticó que AENA no se haya reunido con las organizaciones profesionales para discutir la mejor opción.

La asignación de los espacios de la T-Sur se aprobará el próximo martes en Barcelona.

# El Gobierno tiene obras pendientes de ejecutar en Cataluña que superan los 4.000 millones de euros

S. DEL ARCO, Barcelona  
 Ya hay dinero, ahora hay que gastarlo. "Durante 20 años nos hemos preocupado mucho por obtener una buena cifra de inversión, pero nunca se ha analizado en serio por qué no se ha ejecutado". Así se expresaba ayer Josep González, presidente de la patronal Pimec, que valoró el acuerdo Solbes-Castells que compromete al Gobierno a invertir en Cataluña lo que dice el Estatuto.

Además de los 3.625 millones de euros de inversión real previstos en los Presupuestos Generales del Estado de 2008, presentados el martes, Cataluña recibirá el año que viene otros 644 millones "pendientes de determinar", y 827 millones más en 2009, fruto de la revisión de los Presupuestos de 2007. En total, casi 1.500 millones de euros adicionales para invertir en proyectos.

Pero hay obras retrasadas, pendientes de ser ejecutadas por el Gobierno, valoradas en más de 4.000, recordó ayer la Cámara de Comercio de Barcelona. Su presidente, Miquel Valls, reclamó al Ejecutivo de Zapatero que "acelere" esos proyectos, que actualmente están en fase de estudio informativo, constructivo o de impacto ambiental (véase el cuadro adjunto).

"Todos los fondos adicionales podrían destinarse a proyectos retrasados", propuso Valls, quien

## Las obras pendientes de ejecución

	ESTADIO DE EJECUCIÓN	INVERSIÓN PREVISTA (MILLONES DE EUROS)
<b>A-7 (desdoblamiento de la N-340)</b>		
Límite con Castellón - Vandellòs	Estudio informativo aprobado	215,00
Altavilla - Vilafranca	Estudio informativo	201,47
Vilafranca - Abrera	Redacción estudio informativo	90,25
<b>Autovía Orbital B-40</b>		
Terrassa - Granollers - cierre autovía	Redacción estudio informativo	379,52
<b>A-2 (desdoblamiento de la N-II en Girona)</b>		
Tordera - Maçanet	Redacción proyecto constructivo	173,07
Medinyà - Bàscara	Redacción proyecto constructivo	78,65
Bàscara - frontera	Estudio informativo aprobado	272,56
<b>AVE (Madrid-Barcelona-frontera)</b>		
Sagresa - Nudo de la Trinitat	Aprobación estudio informativo	200,00
<b>Plan de Cercanías de Barcelona</b>		
Desdoblamiento línea Montcada-Vic	Final redacción estudio informativo	285,00
Desdoblamiento línea Maresme	En planificación	450,00
Construcción línea Castelldefels - Cornellà	Redacción estudio informativo	600,00
Construcción línea orbital ferroviaria	Redacción estudio informativo	854,00
<b>Accesos al puerto de Barcelona</b>		
Acceso viario al puerto	Pendiente de DIA*	87,30
Acceso ferroviario al puerto	Pendiente de DIA	137,00
<b>Accesos al aeropuerto de Barcelona</b>		
Acceso ferroviario Terminal Sur	Redacción proyecto constructivo	146,00
Acceso del AVE al aeropuerto	En planificación	140,00

\* Declaración de Impacto Ambiental. Fuente: Cámara de Comercio de Barcelona.

también consideró que con las inversiones pactadas, que asegurarán para Cataluña una inversión de más de 30.000 millones de euros hasta 2013, "se puede subsanar el déficit histórico que arrastra" la comunidad. Siempre y cuando —eso sí— se aceleren los trámites burocráticos.

En opinión de Josep González, el Ministerio de Fomento, el mayor grupo inversor, "tiene poca dotación de gente en Cataluña y preparar una infraestructura requiere un proceso muy largo y costoso". En el peor de los casos, hasta 13 años desde que se inician los estudios previos hasta que la obra está ya ejecutada, según explicó ayer la cámara.

Valls pidió que se reúna con carácter urgente el grupo de infraestructuras de la comisión bilateral Estado-Generalitat para determinar los proyectos a los que se debe dar prioridad —el rescate de peajes no es prioritario para la cámara— y reclamó la "constitución urgente" de la unidad de actuación dentro de la Oficina Económica del Presidente del Gobierno que se encargue de supervisar la ejecución de las infraestructuras del Ejecutivo en Cataluña. Se trata de un "compromiso personal" de José Luis Rodríguez Zapatero formulado en Barcelona el pasado 2 de agosto, recordó el presidente de la cámara.

## ARQUITECTURA

# Construyendo cerebros

El 80% de la nueva arquitectura escolar es de tipo mecánico ● Se monta en seco y desplaza al sistema constructivo convencional

## FILAR ENCUENTRA

Los edificios prefabricados que llegan a la obra en forma de piezas y placas listas para ser ensambladas en seco, como un mecano, están desplazando claramente a los convencionales en la construcción de los nuevos centros escolares de Cataluña. De los 64 edificios que este año se han puesto en marcha, el 80% han sido de este tipo. La rapidez y los buenos estándares de calidad obtenidos en los últimos años por una industria potente han animado a adoptarlos como solución al importante aumento de la población catalana, explica Núria Ivern, subdirectora de Obras del Departamento de Educación de la Generalitat. El sistema constructivo convencional se está limitando casi exclusivamente a las obras de ampliación de las escuelas ya existentes.

La principal ventaja del sistema industrializado es que los plazos de construcción se reducen a la mitad. Mientras que en un centro escolar construido ladrillo a ladrillo, suelen ser de dos años, el prefabricado está acabado en uno. La fase de cimentación puede ser simultánea a la fabricación en el taller de los elementos constructivos, que llegan a la obra listos para montar.

"Es mucho más rápido ensamblar dos placas de hormigón mediante conexiones mecánicas, que levantar un muro de 500 ladrillos uno a uno con yeso, cemento u otros materiales, que habrá que rebozar y pintar", argumenta el arquitecto jefe del departamento, Josep Comte.

Xavier Castel, responsable de Gisa, la empresa encargada de ejecutar las obras de la Administración catalana, recuerda que este sistema constructivo "ya se intentó en España en la década de 1970, pero fracasó porque la industria no estaba preparada". "Ahora sí lo está. La inversión en I+D ha proporcionado nuevos materiales y sistemas de ensamblaje", dice. Según Castel, la vida de un edificio prefabricado actual se calcula en unos 50 años en términos de restitución, igual que en los convencionales. A eso hay que añadir más ventajas: requiere menos mano de obra, hoy escasa en la construcción, y es más ecológico.

La Administración se ha visto obligada a buscar soluciones rápidas en la construcción de centros escolares para sustituir a los barracones, que año tras año se visualizan como manchas negras y se presentan como indicadores de las carencias de la enseñanza pública.

Injustamente, coinciden tanto Ivern como el responsable de Gisa, Castel invalida incluso la utilización del término *barracon*, que considera peyorativo. "Son edificios modulares, que proporcionan una solución provisional a una necesidad". La subdirectora de Obras asegura que cumplen todos los estándares de calidad. "Se manipula mu-

cho con este asunto. Los usuarios están encantados y muchos profesores reconocen que no pensaban que estuvieran en tan buenas condiciones", añade.

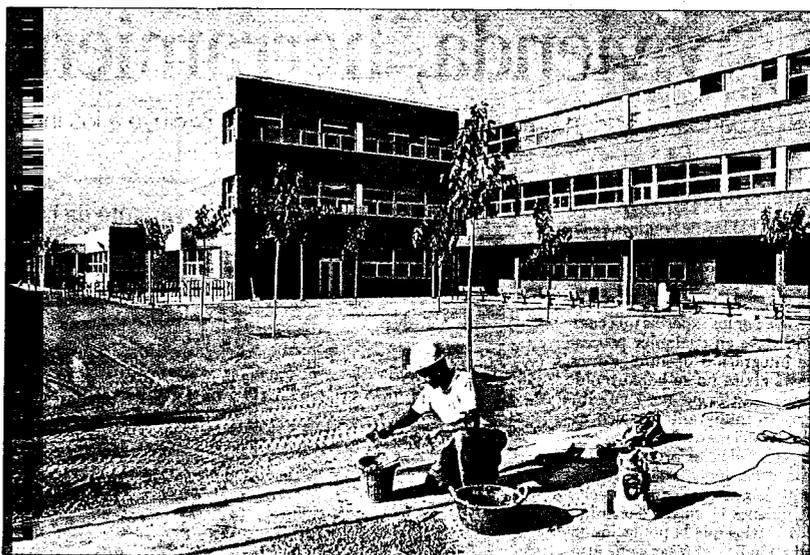
Ivern justifica que la población de Cataluña ha pasado en los últimos cinco años de seis a siete millones y medio de habitantes y no resulta fácil planificar. Además, el elevado precio del suelo en Barcelona está causando importantes desplazamientos de la población que resultan imposibles de prever. "De un año para otro, nos encontramos con 40 alumnos más en un pueblo, donde era impensable que ocurriera algo así, porque se ha construido una urbanización", explica.

"Es la gente joven la que tiene dificultades para acceder a la vi-

Con la construcción por módulos se tarda la mitad de tiempo, requiere menos mano de obra y es más ecológica

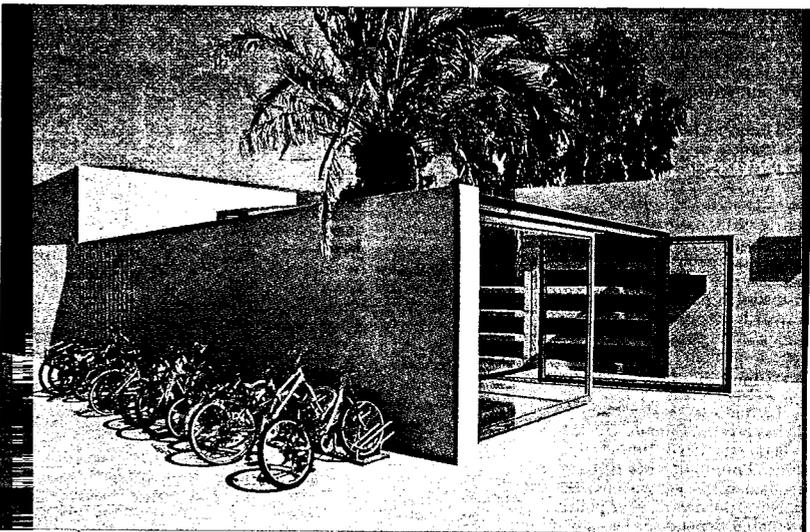
vienda y también la que tiene hijos con necesidades de escolarización", añade la subdirectora de Obras. En los últimos años, se ha producido una concentración en el litoral, en el corredor mediterráneo, donde la demanda de plazas escolares está siendo altísima. "La gente ha empezado a irse a vivir a lugares que antes eran utilizados como segundas residencias. Y también han crecido municipios próximos Barcelona porque el suelo es más barato", dice.

Asimismo, indica que la Generalitat ha tenido que hacer "más obra nueva que nunca". El promedio ha sido de una obra importante por semana, incluyendo los 64 centros nuevos construidos y la ampliación de 58 que han pasado de ofrecer una sola línea —una sola clase por curso— a duplicar la oferta. Construir un centro escolar estándar, de dos líneas para acoger a unos 450 alumnos, cuesta algo más de cuatro millones de euros. En 2002, la Generalitat invirtió en obra nueva 187 millones de eu-



Últimos retoques a la escuela de Perafort, en el Tarragonès.

JOSEP LLUÍS SELLART



Escuela Riumar en Deltrebre.

J. L. S.

ros; en 2003, 186; en 2004, 229; en 2005, 431, y en 2006, 414.

Aun así, los barracones han resultado inevitables. En la actualidad, hay en Cataluña 2.500 centros educativos y 802 barracones. La previsión es que con la finalización en diciembre de las obras en marcha se puedan reducir a 700.

El arquitecto Manolo Ruiz Sánchez, galardonado en 1997 con un premio FAD (Federación de Artes Decorativas) por su escuela Riumar en el municipio de Deltrebre (Baix Ebre), en pleno delta del Ebro, "considera que existe una relación entre la calidad de los centros de enseñanza y la educativa. "La arquitectura influye en la enseñanza como en cualquier otro aspecto de la vida", opi-

Manolo Ruiz Sánchez, premiado por la escuela de Riumar, opina que hay relación entre la calidad de los centros y la educativa

na. "No es lo mismo vivir en 40 metros cuadrados que en 80. Uno puede hacer más cosas. Nos afecta, segurísimo", concluye.

Según el arquitecto, la incidencia aumenta si hablamos de niños y de un ambiente en el que se están formando: "Las imágenes que captamos en la infancia acaban formando parte de las

que tenemos después sobre la vida. En el espacio escolar aprendemos a relacionarnos con los profesores, con los alumnos, aprendemos a ver el mundo". Ruiz Sánchez opina que los barracones deben servir sólo como solución de emergencia porque tienen inevitables carencias, como los espacios colectivos.

Ruiz Sánchez obtuvo, sin embargo, el premio FAD por un diseño escolar que "no está lejos de un agregado de barracones", según define el propio arquitecto. Pero en este caso, razona su opción en el propio trazado del municipio, que quiso prolongar en el espacio escolar. "Se me ocurrió viendo cómo se movían por allí los niños en bicicleta", explicó. "Es importante que haya una analogía entre la escuela y el medio natural. Y en Deltrebre lo más continuo es la calle principal. Las construcciones allí son bajas, diseminadas y se mezclan con campos, con pergolitas...".

Las líneas maestras de la arquitectura escolar están contenidas en el libro *Criterios para la construcción de nuevos edificios para centros docentes públicos*, que reciben todos los arquitectos a quienes se les encarga una obra de este tipo. Ruiz Sánchez considera que las directrices establecidas por la Administración dejan un amplio margen de libertad. "La prueba es que a mí se me permitió hacer un proyecto como el de Riumar", concluye.

## El abecé del diseño escolar

Todo arquitecto que obtiene el encargo de construir una escuela o instituto recibe de la Generalitat el libro *Criterios para la construcción de nuevos edificios para centros docentes públicos*, que en sus 200 páginas recoge el abecé del diseño escolar. El manual contiene, por ejemplo, criterios de orientación.

"Las aulas para los mayores están orientadas al norte buscando una luz neutra que no se proyecte en la pizarra en ningún momento ni mo-

leste a los alumnos. Las del área de infantil (niños de tres a cinco años), en cambio, miran al sur porque los niños en esta etapa se mueven continuamente. Entre el aula y el patio ha de haber una zona de sombra, tipo porche, de unos tres metros de anchura. El área de infantil, además, debe permitir el acceso directo para que los padres puedan dejar a los alumnos casi en el interior de las aulas.

La orientación se tiene también

en cuenta para los espacios exteriores. En la zona deportiva, por ejemplo, la pista debe tener una orientación Norte-Sur para que el sol no quede nunca detrás de ninguna de las porterías. En cuanto a las dimensiones, el Real decreto 1537/2003, establece los requisitos mínimos, que el libro de *Criterios*... mejora. Así, en Primaria el decreto establece un mínimo de 37,5 metros cuadrados por aula y el libro lo aumenta hasta 50 metros cuadrados.

## La venta de pisos nuevos en EE UU baja mientras los precios suben

S. POZZI, Nueva York

El mercado inmobiliario en Estados Unidos sigue sin mostrar señales de estabilización. Las ventas de viviendas por estrenar cayeron un 8,3% en agosto, colocándose en su nivel más bajo en siete años. Los precios, entre tanto, bajaron casi con la misma intensidad, en un intento a la desesperada de las constructoras por sacarse de encima los inventarios que tienen de vivienda y mantener viva la demanda, para que no sufra más el negocio.

En términos anuales, se vendieron 795.000 viviendas en agosto. En el mes precedente fueron 867.000 unidades. Wall Street esperaba una caída tras el aumento del 3,8% visto en julio, pero no tan pronunciada como la que reportó el Departamento de Comercio, que se coloca a su nivel más bajo desde junio de 2000. El descenso es aún más pronunciado si se compara con las casas vendidas en agosto de 2006, que representa una caída del 21,2%.

Ayer se publicó el dato definitivo del PIB del segundo trimestre, que fue revisado dos décimas a la baja, al 3,8%. A pesar de este retroceso, el indicador sigue siendo lo suficientemente robusto, casi un punto por encima del potencial, y es netamente superior al 0,6% del arranque del año. Pero los bancos de inversión ya prevén una fuerte moderación en el tercer cuarto, hasta en torno al 1,5%.

# Los visados para vivienda nueva caen un 9,5% hasta julio tras el récord de 2006

Los descensos en los permisos se concentran en las viviendas unifamiliares

EL PAÍS, Madrid  
La desaceleración del mercado inmobiliario se refleja, poco a poco, en todos los indicadores del sector. El número de viviendas proyectadas ha caído un 9,5% en

los siete primeros meses del año. Tras el récord de más de 800.000 viviendas alcanzado en 2006, los visados de nueva obra residencial, un indicador clave de la pujanza del sector, han tocado techo con baja-

das constantes en lo que va de año. Los datos muestran que los nuevos pisos se construyen cada vez con menos metros. Los descensos en los nuevos visados se concentran en las viviendas unifamiliares.

El mercado inmobiliario no logrará este año la pujanza del anterior. Nunca antes se habían construido tantas casas como en 2006 y será difícil que esas cotas se vuelvan a alcanzar, al menos en años venideros. Los datos de 2007 disponibles hasta el momento revelan que la desaceleración se acerca ya a los dos dígitos. Las casas visadas por los arquitectos hasta julio sumaron 448.991, un 9,5% menos que en los siete primeros meses del año anterior, según datos del Ministerio de Fomento.

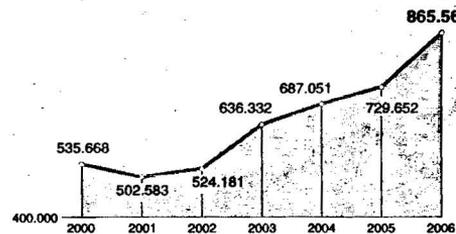
La caída se concentró principalmente en las viviendas nuevas unifamiliares, que descendieron un 35%. Los bloques de pisos familiares, en cambio, registraron una evolución mucho más moderada, con caídas del 2,68%. Esa evolución dispar revela que las viviendas generalmente más caras, como suelen ser las unifamiliares, se ven más afectadas por el fin del boom.

### Menos metros

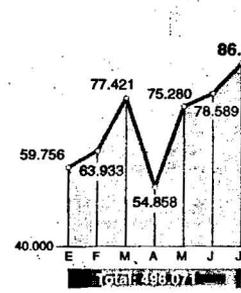
Las viviendas que se construyen este año, además, tienen menos metros. La superficie de viviendas unifamiliares alcanzó en julio una media de 162,2 metros, frente a los 173,2 que sumaban en el mismo mes de 2006. Los pisos familiares en bloque presentaron en julio una superficie media de 99 metros, por debajo de los 102,8 del año pasado.

Frente a los descensos en el

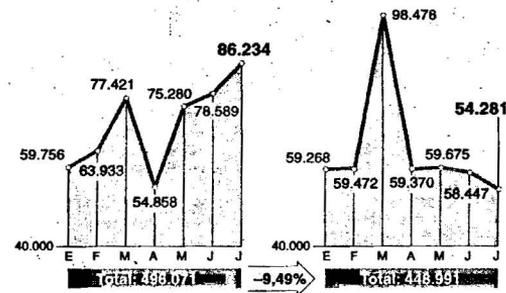
### Visados de vivienda nueva



### ENERO-JULIO 2006



### ENERO-JULIO 2007



Fuente: Ministerio de Fomento.

EL PAÍS

segmento residencial, los visados otorgados para levantar otro tipo de edificios creció el 13,24%, lo que indica que la pérdida de fuelle no afecta a todo el sector de la construcción, sino a la vivienda.

Si se toma el mes de julio aislado, los descensos son mucho más pronunciados, lo que indica que a final de año la caída será mayor que la acumulada hasta el momento. El retroceso fue en ese mes del 37%, tanto

en los pisos como en las viviendas unifamiliares.

La caída en las obras iniciadas coincide con un periodo de crecimientos más moderados en el precio de la vivienda. Tras años de avances desmesurados, los precios crecen ahora a un ritmo anual cercano al 6% e incluso en las subidas trimestrales se ha detectado ya alguna por debajo de la inflación.

### Sin brusquedad

Los expertos llevan años aventurando una desaceleración en este mercado y deseando que se produzca de forma atenuada para evitar tensiones en la economía. El gobernador del Banco de España, Miguel Ángel Fernández Ordóñez, cree que este proceso se está produciendo, aunque sin brusquedad. "El cambio de ciclo inmobiliario moderará la inversión en construcción", subrayó el gobernador durante una comparecencia en la Comisión de Economía del Senado.

Fernández Ordóñez quiso distinguir entre los diferentes tipos de obras. El retroceso no afecta a todas, sino que la civil y la edificación no residencial pueden mantener cierta pujanza, como revelan los datos de los visados de arquitectos. Ese fenómeno "aliviaría el impacto negativo de la vivienda sobre el crecimiento", vaticinó.



Antonio Brufau.

## Brufau da por saneada a Repsol y anuncia inversiones de 25.000 millones

s. c., Madrid  
Borrón y cuenta nueva. El presidente de Repsol YPF, Antonio Brufau, dio por finalizado ayer el proceso de saneamiento de la petrolera tras la revisión de reservas que realizó en 2006 y anunció que se abre una etapa de crecimiento "orgánico" en la que se invertirán 5.000 millones de euros anuales durante los próximos cinco años. Las inversiones se realizarán en áreas geográficas distintas a América Latina de forma que los activos en esta área geográfica (Argentina, Venezuela, Bolivia y México fundamentalmente) se mantendrán, aunque tendrán menos peso en el conjunto.

En el inmediato futuro, explicó Brufau en un encuentro organizado por la Asociación de Periodistas de Información Económica (APIE), los planes de la compañía pasan por desprenderse de un 45% de las acciones de la filial argentina YPF a lo largo del primer semestre de 2008. Primero, en el primer trimestre del próximo año, la petrolera intentará incorporar un socio industrial local, al que venderá un 20% de las acciones. Posteriormente, y en cualquier caso antes de junio de 2008, colocará en el mercado (y entre los empleados de YPF) otro 25% del capital de la filial. El calendario esbozado ayer por Brufau supone un cierto retraso respecto a los planes de salida a Bolsa de YPF que había manejado la compañía.

Respecto a otro tema candente, el enfrentamiento que Repsol YPF y su participada Gas Natural mantienen con la empresa estatal argelina Sonatrach, que ha rescindido la concesión a ambas empresas del proyecto gasista de Gassi Touil por supuestos incumplimientos, Brufau mezcló firmeza y cautela. Firmeza al asegurar que "vamos a pedir daños y perjuicios de forma relevante" a Sonatrach y cautela al recordar que en los procesos de arbitraje internacional, como en el que se ha abierto en este caso, el acuerdo es posible "hasta el último minuto antes del fallo" e incluso después del mismo. Brufau admitió que el proyecto de Gassi Touil, adjudicado en 2004 por el Gobierno argelino, llevaba cierto retraso en su ejecución, pero recordó que esta circunstancia es normal en el sector. De paso, destacó que Sonatrach rompió el acuerdo "10 días antes de contratar la construcción de las instalaciones".

# Fomento cierra la legislatura con una subida del 19% en la inversión en transporte

Las obras nuevas suponen sólo un 12% del presupuesto y no incluyen ningún gran proyecto

LARA OTERO, Madrid  
Acaba la legislatura y se acelera el ritmo inversor del Ministerio de Fomento y las empresas públicas de su grupo casi un 19%, pese a que el porcentaje destinado a obras

totalmente nuevas no supera el 12%. La ministra Magdalena Álvarez presentó ayer sus presupuestos para 2008, que vuelven a dar un lugar preminente al ferrocarril, con un importante crecimiento de los recursos

destinados a las carreteras. Álvarez, que se quejó al llegar al ministerio de que su antecesor le dejase escaso margen de gasto, aseguró que ella lo dejará "saneado" y con garantías de financiación alternativas.

Las inversiones de Fomento y las empresas públicas de su órbita (fundamentalmente Adif, que construye el AVE; Aena, que se encarga de los aeropuertos; Puertos del Estado y Seittsa, dedicada a carreteras y ferrocarril) asciende a 19.791 millones, en los que el ministerio incluye las subvenciones al transporte (por ejemplo las reducciones en los viajes de los residentes insulares).

Por ese motivo los números no cuadran con los expuestos por el vicepresidente Pedro Solbes, según explicó la ministra, que negó que el aumento de las inversiones en infraestructuras de transporte busque compensar la desaceleración de la construcción de viviendas. Solbes "ha entendido el impacto que tiene en la economía" disponer de buenas infraestructuras, explicó la ministra.

En la presentación del último presupuesto de la legislatura, Álvarez no quiso pronunciarse sobre sus expectativas de futuro, pero sí quiso dejar claro que a diferencia de su antecesor, Francisco Álvarez Cascos, dejará el ministerio "saneado". Ella se encontró el gasto "muy comprometido y sin salidas". "Yo, con fuentes alternativas de financiación en marcha y ya rodadas", dijo en alusión a la colaboración con los privados, como en la reforma de las autovías más antiguas.

Los presupuestos no incluyen partidas para nuevos grandes proyectos, y sólo el 12% del total de inversiones realizadas a través de las empresas públicas (también las sociedades del agua y otras, que suman un total de 17.727 millones) se destinan a obra nueva. De la inversión directa de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente las nuevas asignaciones suponen un 5% aproximadamente.

### El "morbo" regional

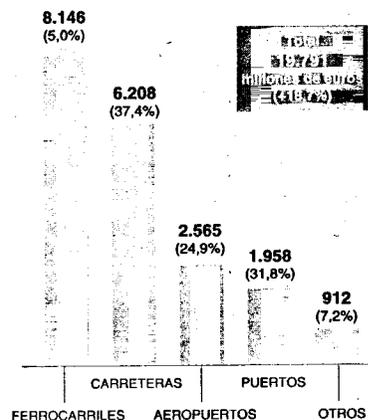
Álvarez volvió a quejarse del "morbo" de comparar las inversiones entre unas y otras comunidades. Ella prefiere ver "España como un todo", pero no se sustrajo de dar las cifras de las inversiones por territorios. Una polémica casi obligada dado que el Estatuto de Cataluña fuerza a invertir en esa comunidad el equivalente al peso de su economía en el conjunto del Estado (el 18,8%).

Cataluña se lleva 3.167 millones en infraestructuras de transporte, el 18% del total regionalizable (se excluyen inversiones no asignables a una comunidad concreta). Una cantidad que supone la parte del león de los 4.365 millones que debe recibir en función de su Estatuto.

La segunda mayor inversión se va a Andalucía con el 16,8%. Esas dos comunidades más Galicia y la Comunidad Valenciana

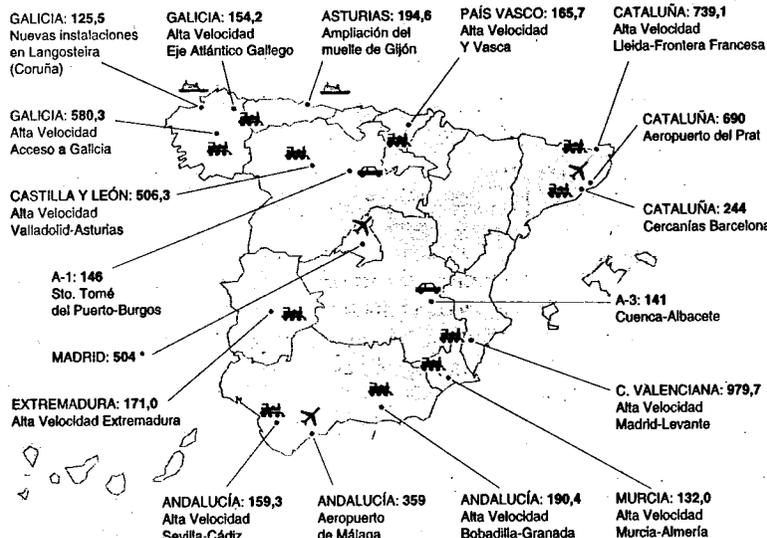
### Inversiones de Fomento en 2008

En millones de euros.  
Entre paréntesis, la variación respecto a 2007.



### LAS INVERSIONES MÁS IMPORTANTES

En millones de euros



\* La mitad de las inversiones se dedica a pagar expropiaciones.

Fuente: Ministerio de Fomento.

se llevan el 50,6% del total, debido en gran medida a las obras de alta velocidad en esas comunidades.

El tren vuelve a ser el modo de transporte al que se destina más dinero (el 41%), seguido de las carreteras, que reciben este año un 37% más. En ese capítulo Fomento incluye las subvenciones al transporte, que aumentan un 14%, fundamentalmente por el incremento de usuarios y por las nuevas ayudas a familias numerosas y a mercancías.

Renfe-Operadora recibe de los Presupuestos 1.035 millones, de los que 585 se dedican a subvencionar las cercanías.

Además, se invertirán en los trenes metropolitanos 463 millones, de los que 244 corresponden a Barcelona.

### La vergüenza de Aguirre

Álvarez dedicó varias investivas al PP, pero se paró especialmente a contestar a las críticas de la presidenta autonómica de Madrid, Esperanza Aguirre, por la falta de inversión que sufre a su juicio la comunidad. "Unos protestan, otros lloran, otros negocian... Ella va por la confrontación, y parece que le va bien", dijo la ministra, que acusó a Aguirre de mentir. "A mí me daría vergüenza".

Según Álvarez, que desgranó un rosario de afrontas de la presidenta madrileña, el Gobierno socialista ha ejecutado entre 2004 y 2006 obras por valor de 4.564,53 millones de euros, un 50% más que en la legislatura anterior. "El mismo día que dijo la presidenta de la Comunidad que no hacíamos nada, estaba yo visitando el túnel de Guadarrama, el quinto más largo del mundo, que ya está en perfectas condiciones para todas las conexiones", criticó. Así que "si Madrid está abandonada por este Gobierno, está un 50% menos abandonada que con el Partido Popular", concluyó Álvarez.

EL PAÍS

# Hereu acepta la oferta de CiU sobre infraestructuras

RAMON SUÑÉ | BARCELONA

**A**nte la perspectiva de seguir perdiendo votaciones, el alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, ha abierto la mano a la oposición. El gobierno municipal y CiU alcanzaron ayer un principio de acuerdo para crear una comisión que definirá cuáles son las infraestructuras prioritarias que necesita la ciudad y elaborará un plan de trabajo y ejecución de las obras.

El pacto, al que se sumarán el resto de grupos, se materializará hoy en el pleno municipal, que también aprobará una proposición de ERC sobre la construcción de equipamientos de atención a la infancia. Asimismo, fuentes municipales señalaron como muy probable el apoyo a la proposición del PP sobre



ALEX GARCIA / ARCHIVO

Xavier Trias

negociación entre el teniente de alcalde de Urbanismo, Ramon Garcia Bragado, y el presidente del grupo de CiU, Xavier Trias.

En su exposición de motivos, la iniciativa de CiU hace referencia a la falta de inversión en cercanías; la falta de un modelo descentralizado para el aeropuerto; la necesidad de la conexión ferroviaria de ancho europeo entre el Port, la Zona de Actividades Logísticas, el aeropuerto y La Jonquera; el apagón de este pasado verano y las dificultades en los accesos a la ciudad.

A falta de conversaciones de última hora, el gobierno municipal se

mostraba anoche dispuesto a aprobar también la proposición del PP, por la que el Ayuntamiento de Barcelona reclamaría a las administraciones y empresas responsables que efectuaran auditorías sobre el estado y las necesidades de inversiones de los servicios públicos de suministro (agua, luz y gas) y de los transportes (cercanías, metro, Port, aeropuerto, autobuses y tranvía).

Xavier Trias ya había planteado la necesidad de llegar a un pacto sobre las infraestructuras que Barcelona necesitará en los próximos años en la carta que el día 6 de septiembre envió al alcalde Jordi Hereu. Éste, en más de una ocasión, se ha referido a la conveniencia de aislar las cuestiones estratégicas vinculadas a las infraestructuras de la pelea partidista diaria.

La discusión sobre qué proposiciones se ajustan a las reglas de las comisiones y del pleno sigue viva, aunque ayer, en la junta de portavoces y sobre todo después de la reunión de este órgano, se produjo un primer acercamiento que ha permitido adecuar los textos presentados a los intereses de todas las partes.

En el caso de la propuesta de Convergència i Unió no ha lugar para la discusión, ya que el secretario del Ayuntamiento no había emitido informe negativo. El reglamento otorga competencias al pleno para crear comisiones.

La que se aprobará hoy estará formada por todos los grupos —en proporción a su representatividad— y se reunirá un mínimo de una vez al mes. ●

*El pleno municipal aprobará hoy, a instancias de Trias, crear una comisión encargada de definir las necesidades de la ciudad*

infraestructuras. En ella el Ayuntamiento acuerda instar a las administraciones y compañías competentes a realizar auditorías sobre el estado de los servicios de suministro y de transportes.

La creación de la comisión de infraestructuras es el desenlace de la



Antoni Brufau

Repsol venderá el 45% de YPF en el primer semestre del 2008

PÁGINA 68

ESPAÑA ↑ 0,47%

LONDRES ↑ 0,83%

NUEVA YORK ↑ 0,25%

PETRÓLEO ↑ 80,03

DÓLAR/EURO ↑ 1,4180

YEN/EURO ↑ 163,29

EL DEBATE SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS >>

## La Cambra reclama al Gobierno que acelere los proyectos de inversión

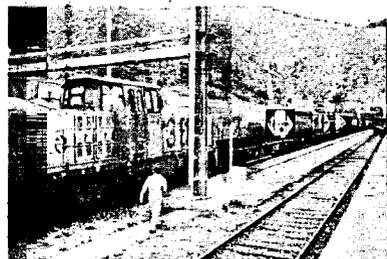
*La entidad pide a la Administración del Estado que ejecute las obras previstas*

La Cambra de Comerç afirma que una vez conseguidos los recursos adecuados para infraestructuras en Catalunya ahora es el momento de exigir al Estado que ejecute los proyectos. La entidad identificó cercanías como inversión prioritaria número uno. Por su parte, el Ministerio de Fomento destacó el esfuerzo inversor que realiza.



RAMÓN CARO / ARCHIVO

**CERCANÍAS.** Mejora de la red de cercanías de la región metropolitana de Barcelona. **2.189 millones**



AGUSTI ENSESA / ARCHIVO

**MERCANCÍAS.** Creación de una red de transporte ferroviario de mercancías (el presupuesto no está definido).



LIBERTI TEDIDO / ARCHIVO

**CORREDOR MEDITERRÁNEO.** La autovía del Mediterraneo la forman la A-7, B-40 y A-2. **1.410 millones**

EDUARDO MAGALLÓN  
MARIANO GUINDAL

BARCELONA / MADRID. — La Cambra de Comerç de Barcelona pidió ayer al Gobierno que acelere los proyectos de inversión en infraestructuras y que "ejecute las obras pendientes que tiene en Catalunya" para dar cumplimiento a lo previsto en el Estatut y en los presupuestos. Para el presidente de la Cambra, Miquel Valls, "tenemos la posibilidad de enjugar un déficit histórico" con el pacto alcanzado entre la Generalitat y el Govern.

Valls señaló que existen suficientes proyectos de inversión a los que destinar los recursos adicionales que recibirá Catalunya en los próximos años. Los presupuestos del Estado prevén una partida extraordinaria de 644 millones de euros para proyectos de infraestructuras que aún están por determinar. Según Valls, sólo con los proyectos existentes y que no tienen dotación presupuestaria hay suficiente para cubrir los recursos adicionales que llegarán a Catalunya.

El presidente de la Cambra indicó que "la prioridad número uno es cercanías" ya que es "donde se ha registrado la problemática más se-



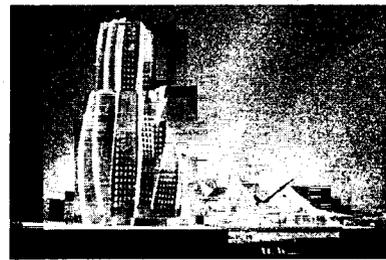
XAVIER GÓMEZ / ARCHIVO

**ACCESOS AL PUERTO.** Nuevos accesos viarios y ferroviarios al puerto de Barcelona. **224 millones**



ANA JIMÉNEZ / ARCHIVO

**ACCESOS AL AEROPUERTO.** Los accesos terrestres y con el AVE a El Prat. **286 millones**



ARCHIVO

**SAGRERA Y AVE.** Estación de Sagrera y conexión de Barcelona a Francia con alta velocidad. **200 millones**

**DÉFICIT HISTÓRICO**  
*"Tenemos la posibilidad de enjugar ese déficit", señala Miquel Valls*

**PEAJES**  
*La entidad se opone a que la inversión se destine al rescate de peajes*

ra". Esa opinión es coincidente con la del resto de la sociedad civil catalana. Según cálculos de la organización, existen proyectos en diferentes fases de estudio por valor de 2.189 millones de euros. Entre las actuaciones destacan el desdoblamiento de las líneas de Montcada-Vic y del Maresme y la construcción de las líneas Castelldefels-Cornellà y la línea orbital ferroviaria. Tras cercanías, la Cambra destacó la necesidad de mejorar el corredor viario del Mediterráneo que

conforman la A-7, B-40 (cuarto cinturón) y la A-2. La entidad destacó, también la necesidad de mejorar la red de transporte de mercancías, los accesos al puerto de Barcelona y al aeropuerto de El Prat y la estación del AVE de Sagrera, así como la conexión con alta velocidad hasta la frontera francesa.

Los proyectos prioritarios que ha identificado la Cambra suman más de 4.300 millones de euros, una cifra similar a los 4.365 millones que prevé invertir el Estado en Catalu-

nya. Para Valls, el culpable de que no esté asignado el correspondiente presupuesto a cada proyecto es en primer lugar el Gobierno. No obstante, Valls criticó la actitud de "los partidos políticos catalanes" pues a su juicio han dificultado el desarrollo correcto de los proyectos.

La Cambra también rechazó categóricamente que se destine el dinero extra de los presupuestos al rescate de los peajes.

*Continúa en la página siguiente*

# El Ministerio de Fomento insiste en el esfuerzo de inversión hacia Catalunya

*Viene de la página anterior*

Mientras se difundían los datos de la Cambra, desde Madrid, Fomento insistía en su esfuerzo inversor. El ministerio que dirige Magdalena Álvarez invertirá 3.167 millones de euros en infraestructuras en Catalunya a lo largo del 2008. Esta cifra representa el 18% de la cifra total prevista para el conjunto del Estado, que se eleva a 17.607 millones. La segunda comunidad que más recibirá será Andalucía, con 2.963 millones, mientras que Madrid obtendrá 1.353 millones. Esto ha provocado la protesta de la presidenta madrileña, Esperanza Aguirre, quien ha afirmado que "Madrid está siendo castigada por los socialistas, que han preferido favorecer a aquellas comunidades autónomas en las que gobiernan".

Tal acusación ha sido rebatida por Magdalena Álvarez, quien ha asegurado que "Madrid ha sido la

comunidad donde el Estado más ha invertido y no siempre se puede ser el primero". Según dijo, todos los trenes de alta velocidad empiezan o terminan en la estación de Atocha; acaba de terminar su nueva terminal del aeropuerto de Barajas, se es-

*Las inversiones destinadas a los trenes de cercanías de Barcelona se duplican y alcanzarán los 244 millones de euros*

tán remodelando todas las autopistas de primera generación. Todo ello sin contar con el túnel de Guadarrama, el quinto más largo del mundo. "Por tanto, en Madrid se sigue invirtiendo y mucho". Según dijo, le "daría vergüenza mentir" co-

mo en su opinión lo está haciendo la presidenta madrileña.

Álvarez señaló que existen inversiones por 2.184 millones que no son regionalizables por tratarse de compra de material. En conjunto la inversión en infraestructuras de transportes se eleva a 19.791 millones con un incremento del 18,7%. En su opinión, el elevado crecimiento no se debe a un intento de compensar la desaceleración de la construcción de vivienda y evitar una brusca caída del crecimiento económico en el 2008. "Se invierte en infraestructuras porque el presidente Zapatero está convencido de que es la mejor apuesta para el futuro".

Anunció 244 millones para mejorar los trenes de mercancías en Barcelona, que significa más de la mitad de lo que se dedica para todo el Estado (463 millones). Esta cantidad, que incluye la infraestructura y el material rodante, supone 125 millones más que el año pasado.

# Valls renya els partits pels retards en els projectes d'infraestructures

La Cambra presenta les seves propostes per destinar-hi 1.500 milions del pressupost del 2007 i el 2008 no vinculats a cap obra concreta ■ Rodalies i els accessos ferroviaris al port i l'aeroport són prioritaris

representen gairebé 1.500 milions que es podrien aplicar, accelerant-ne els tràmits, "en els pròxims dos anys", per aprofitar l'ocasió "d'exugar el dèficit històric d'infraestructures que pateix Catalunya".

En aquest sentit, el màxim representant de la Cambra va celebrar el pacte entre el conseller Castells i el ministre Solbes, en l'esperit del qual Valls detecta, segons va assegurar, "l'acció del president Montilla".

## Prioritats

Valls va destacar la "urgència evident" en la xarxa de Rodalies, la construcció del Quart Cinturó i els accessos ferroviaris al port de Barcelona i a la nova terminal Sud de l'aeroport del Prat, així com la necessitat de "recuperar" el projecte del ramal que dona accés del TGV a l'aeroport. En canvi, la Cambra no veu la necessitat urgent de rescatar peatges amb la dotació estatal per a infraestructures, si no és en casos concrets "que afectin el desenvolupament econòmic".

Finalment, Valls va reclamar el compliment del compromís personal del president espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, de constituir una unitat d'actuació a l'oficina econòmica per supervisar les execucions. ■



**Algunes actuacions pendents més urgents**  
En fase d'estudi o previ a la licitació. En milions d'euros

Pla de Rodalies		Accessos port		Accessos aeroport		Autovia del Mediterrani	
Desdoblament línia Montcada-Vic	<b>285</b>	Accés viari	<b>87</b>	Accés ferroviari terminal Sud	<b>146</b>	Límit Castelló - Vandellòs	<b>215</b>
Desdoblament línia del Maresme	<b>450</b>	Accés ferroviari	<b>137</b>	Accés TGV	<b>140</b>	Terrassa - Granollers	<b>380</b>
Construcció línia Castelldefels-Cornellà	<b>600</b>					Bàscaara - frontera	<b>273</b>
Construcció línia orbital ferroviària	<b>854</b>					TGV Sagrera - nus Trinitat	<b>200</b>

ALBERT G.F. / FOTO: CRISTINA FORÉS

**Marga Moreno**  
BARCELONA

Cap objecció, aquesta vegada, al volum inversió que els pressupostos estatals del 2008 preveuen per a les in-

fraestructures catalanes, però sí un seriós toc d'atenció als partits polítics catalans que no haurien fet els deures per facilitar l'execució d'actuacions urgents en el territori. Així els amones-

tava ahir Miquel Valls, president de la Cambra de Comerç de Barcelona, que va eximir el govern d'aquests retards i va responsabilitzar les lluites "partidistes" de la falta de feina feta.

La Cambra va detallar la llarga llista de projectes urgents empantanegats en alguna de les farragoses fases prèvies a la licitació i va recordar que dels 4.365 milions del pressupost per a in-

fraestructures que ve de Madrid, 643 milions no es vinculen a cap projecte. A més, va recordar que aquests diners, sumats als 826 milions addicionals que encara pen- gen del pressupost del 2007,