



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 19-10-2007

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

Infrarrojos y placas solares en la piscina

Fira de Barcelona acoge hasta el sábado la octava edición de un salón en plena actualidad gracias a la salida a bolsa de Fluidra.

EXPANSIÓN. Barcelona

Chapuzón en Fira de Barcelona. Desde el pasado miércoles, el recinto ferial de la Gran Vía de L'Hospitalet acoge la celebración de Salón Internacional de la Piscina, que este año llega a su octava edición. Se trata del mayor certamen europeo del sector, que se encuentra en plena actualidad gracias a la próxima salida a bolsa del grupo catalán Fluidra. Según la directora del salón, Isabel Piñol, las perspectivas del certamen son muy positivas, ya que durante la primera jornada se registró un incremento del 26% en el número de visitantes. De ellos, el 50% eran extranjeros. El objetivo es que hasta el sábado pasen por la feria más de veinte mil personas.

La introducción de medidas de sostenibilidad es una de las prioridades del sector

La llegada de las energías renovables al sector es uno de los principales atractivos de la presente edición del salón. Entre las novedades más destacadas, figura un pavimento especial para situar alrededor de la piscina que lleva incorporado unos captadores solares. Con la energía generada, se puede hacer funcionar toda la maquinaria de la piscina. También hay expositores que venden, por ejemplo, placas solares para alimentar las luces que se sitúan en el interior del agua o para hacer

Las cifras

- El Salón Internacional de la Piscina cuenta con 540 expositores directos y 287 representados.
- El certamen de Fira de Barcelona prevé la visita de 20.000 personas hasta el próximo sábado.
- El mundo de la piscina genera un volumen de negocio de más de 2.000 millones al año en España.
- La feria se ha convertido en la más importante de Europa en el sector.

funcionar el sistema de climatización.

"El sector ha realizado una apuesta clara por la sostenibilidad en los últimos años", afirma Piñol, quien apunta que a las políticas de ahorro de agua se suma ahora la energía solar como elemento central.

Los visitantes que acudan al Salón Internacional de la Piscina podrán encontrar

también este año un novedoso sistema de seguridad con infrarrojos que detecta cualquier movimiento alrededor de la piscina. Se trata de una aplicación especialmente indicada, por ejemplo, para evitar que los niños se acerquen al agua sin consentimiento.

Automatismos

El certamen pone también especialmente el foco este año en las nuevas tecnologías y sistemas que permiten automatizar el funcionamiento y el mantenimiento tanto de las piscinas, como de los spas y áreas de *wellness* o bienestar. El salón cuenta con 540 expositores directos, de los cuales el 55% son extranjeros, principalmente de Francia, Italia, Estados Unidos, Reino Unido, China y Alemania. Los visitantes son profesionales vinculados al sector de la construcción, hoteleros, instaladores, arquitectos, interioristas y compañías especializadas en diseño de spas.

Los cardiólogos volverán en 2009

Las instalaciones de Fira de Barcelona han vuelto a ser seleccionadas por el comité organizador del Congreso Europeo de Cardiología, considerado como el mayor evento médico que se celebra anualmente en Europa. La capital catalana volverá a ser la sede del congreso entre el 29 de agosto y el 2 de septiembre de 2009, según ha anunciado esta semana el alcalde de Barcelona, Jordi Hereu. Se prevé que asistan a la cita más de treinta mil congresistas, que ocuparán una superficie bruta de cien mil metros cuadrados en el recinto ferial de Gran Vía. Se trata de la cuarta vez que los impulsores del congreso apuestan por celebrar el evento en Barcelona. La Fira ya acogió la reunión de los cardiólogos en 1992, en 1999 y en 2006. En esta última edición, el encuentro fue aún mayor, ya que coincidió con la celebración del congreso mundial.

Latinoamérica: política energética o energía política



Margarita Hernando

Socia & Directora Área de Energía
Lupicino Eversheds

La situación en Latinoamérica es complicada; se mezclan los problemas derivados de la carencia de desarrollo con el populismo, el racismo y la extremada pobreza en la que viven los indios debido a la coca y a la guerrilla y, coexistiendo con todo ello, los desbarajustes relativos a la energía.

En el plano político, Fidel ha ganado a Chávez a su causa y ambos hacen frente a EEUU: ¡Juntos contra el imperialismo! Al fin y al cabo, la caída de la URSS dejó a Cuba sin aliado suministrador, y Venezuela está muy cerca y es rica en petróleo y gas. Pero en esta relación hay más factores que influyen: Chávez quiere —como poco— seguir el ejemplo de Fidel como líder carismático de vocación vitalicia. No ganó el poder tras una revolución, pero tras su llegada al poder lo ha revolucionado todo. Aun así, la fórmula no está del todo clara, ya que Petróleos de Venezuela (PDVSA) —la compañía estatal venezolana— no tiene los fondos para acometer las inversiones necesarias para realizar el suministro y difícilmente lo harán las empresas extranjeras si no cuentan con la seguridad jurídica que esas inversiones requieren.

En casos como el de Chávez, la política sobrevuela la economía en busca de la Historia —con H mayúscula—, la de los libros donde los escolares leen que Chávez fue el gran libertador de Latinoamérica frente al nuevo imperialismo.

Para que eso ocurra necesita ganar adeptos. Entre ellos es Evo Morales con quien más éxito ha tenido. Bolivia, con grandes reservas de gas, se ve obligada a venderlo a Brasil y Argentina, viéndose privado de los mercados que más caro pagan el combustible y sufre la rigidez del medio de transporte que no se mueve: el gasoducto. Habiendo anunciado en los medios de comunicación el lanzamiento de un Proyecto de Exportación de Gas Natural Licuado que casi le cuesta al país una guerra civil, ahora está inmerso en una campaña que lucha por expulsar a las compañías petroleras del país.

Los seguidores de Chávez luchan contra la inversión extranjera cuando no tienen medios para acometer, por sí mismos, los desarrollos necesarios para la explotación de sus recursos. El resultado viene siendo el empobrecimiento de la zona.

¿Cómo lo han hecho? No vayan a pensar los lectores que esto

es fácil. Las empresas, para desarrollar los campos de petróleo y gas, son capaces de negociar hasta en el marco más duro pero con una exigencia mínima: la seguridad jurídica; elemento esencial a la hora de realizar la financiación necesaria con el fin de llevar a cabo este tipo de infraestructuras. Cuando una inversión requiere del medio o largo plazo para amortizarse, las empresas dispuestas a acometer la misma exigen que las reglas del juego sean claras, transparentes y que permanezcan intactas.

Globalización

Chávez hace campaña para evitar que otros países del entorno sufran los efectos perversos de la globalización impidiendo que empresas extranjeras obtengan una rentabilidad adecuada de sus inversiones. Sin embargo, el precio que se paga por la ausencia de inversión extranjera es alto, ya que los gobiernos de la zona no tienen los medios para acometerlas y se frena dramáticamente el desarrollo. Hasta la propia Venezuela necesita fondos para desarrollar los grandes proyectos energéticos en su país: el gas y el crudo pesado.

Un ejemplo ilustrativo: Venezuela fue el primer país que, en la década de los 60, contempló la posibilidad de construir una planta para licuar el gas natural y poder transportarlo en buques metaneros hasta el Reino Unido. Así hubiera sido si en aquel momento no se hubiera producido un gran descubrimiento de esta sustancia en Argelia —mucho más cerca de Reino Unido—, quien le arrebató aquella magnífica oportunidad a Venezuela.

Han pasado más de cuarenta años y, hoy día, exportan gas natural licuado no sólo Argelia, sino también Nigeria, Qatar, Indonesia..., en fin, la lista de las naciones exportadoras es larga. Cuenta con países africanos, dictaduras, territorios grandes como Australia y pequeños como Brunei o Trinidad, ¿por qué Venezuela no lo ha conseguido?

Los recursos naturales se conocen; hay reservas, pero las empresas estatales no tienen ni los fondos ni la tecnología necesaria para desarrollarlos y explotarlos. Y las empresas extranjeras no encuentran lo que necesitan: seguridad jurídica. Éste es, a partir de ahora, el gran desafío de los países de la región.

La Generalitat propone cortar el tráfico de trenes en Bellvitge por motivos de seguridad

Fomento encarga a Renfe un análisis de las alternativas, incluido el corte temporal de la vía

FRANCESC ARROYO, Barcelona
Las cosas se complican. Y mucho. La reunión de anteaer sobre los socavones en Bellvitge terminó con un encargo a Renfe: que analice la posibilidad de cortar el tráfico

en esa zona y cualquier otra solución que se le ocurra. La propuesta del corte de vía, por motivos de seguridad, partió del Gobierno catalán. El secretario de Estado Víctor Morlán se mostró al principio reticente, pero

finalmente aceptó que se haga un estudio detallado de lo que esto supondría. Renfe trabaja con varias hipótesis: mantener las cosas como están, cortar una vía o cortar las dos que dan servicio. La solución, en breve.

Cortar la línea 2 es un grave inconveniente porque para mover a los más de 100.000 pasajeros que la utilizan cada día se necesitan muchos autocares. Y las carreteras de la zona, la autovía de Castelldefels y la autopista del Garraf, no van sobradas. Pese a ello, el comité de emergencias, presidido por Víctor Morlán, está dispuesto a considerar que es mejor moverse más despacio por carretera que quedarse parados en las vías.

El argumento del Gobierno catalán es muy simple: la seguridad es la prioridad absoluta. Si hay que cortar, se corta. El contraargumento del Ministerio de Fomento es también sencillo. En principio, la seguridad no parece amenazada. Y no lo dice nadie, pero los responsables del ministerio lo piensan: la ministra, Magdalena Álvarez, ha proclamado una y otra vez que la decisión de mantener el servicio de Cercanías al tiempo que las obras del AVE fue de este ministerio. Rectificar no es algo que guste a los políticos, pero el ministerio está dispuesto a hacerlo si le convencen de la necesidad.

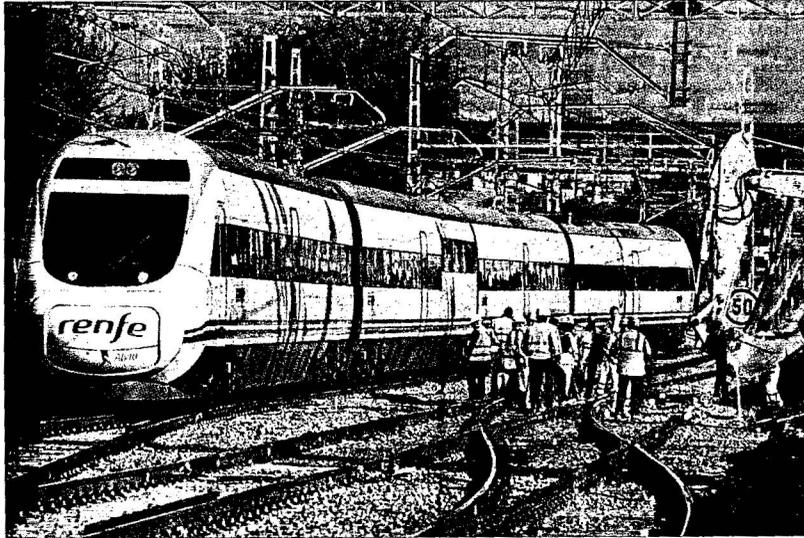
El muerto le ha caído a Renfe. Tiene que analizar los pros y los contras de mantener la situación actual, con el riesgo de que se sigan produciendo cortes, por socavones, por roturas de catenarias o por cualquier otra circunstancia. La segunda posibilidad es eliminar una de las dos vías que pasan por la zona, la más cercana a la zona de obras, y operar de forma restringida con una sola vía entre Bellvitge y El Prat. Esto supone que las frecuencias serán menores y que habrá que desviar algunos trenes (cuando menos los de media y larga distancia) por la vía de Vilafranca, también bastante saturada.

Críticas a la constructora

La tercera posibilidad es cortar las dos vías. Esto obligaría a desviar una parte de los trenes por Vilafranca y a organizar servicios sustitutos de autocares para la zona del litoral sur. Los problemas son muy serios, porque son dos las líneas que cubrir: la del aeropuerto y la que da servicio a Sitges y Vilanova. Y los autobuses tienen mucha menos capacidad que los trenes.

A todo esto, la única que no dice nada es la empresa que realiza las obras, una unión temporal encabezada por OHL que está detrás de no pocas incidencias en el último año. "En la misma zona", explicaba ayer un alto cargo del Gobierno catalán, "hay tres obras simultáneas: la de Bellvitge, la de la línea 9 en El Prat y la nueva terminal del aeropuerto. Sólo tiene problemas Bellvitge y el suelo es inestable en toda el área". En este caso, los autobuses circularían entre Sants y El Prat. El resto del trayecto se haría en tren. El problema son las capacidades. Un autobús cada tres minutos transportaría hasta 2.600 personas por hora. Un tren daría servicio a 16.000.

Fomento insistió ayer: "No hay tomada ninguna decisión. Cuando se produzca, lo anunciará Morlán".



Un tren pasa por la zona de obras. / MARCEL·LI SAENZ

Iberia promete por primera vez vuelos transoceánicos desde El Prat, pero pide tiempo hasta 2010

ARIADNA TRILLAS, Barcelona
Iberia hizo ayer profesión de fe sobre el futuro de El Prat como hub o centro de conexiones de bancos de vuelos y prometió, por primera vez abiertamente, que contribuirá a dibujar ese futuro. Pero habrá que esperar un par de años largos para poder ver cómo la aerolínea opera cuatro vuelos transoceánicos a Estados Unidos y América Latina.

"Vamos a realizar operaciones intercontinentales. Eso es seguro porque tenemos interés en desarrollar ese modelo", afirmó ayer Enrique Donaire, director general de Iberia, compañía que ha sufrido duras críticas empresariales y políticas debido a su repliegue en vuelos desde Barcelona y a su apuesta por la aerolínea de bajo coste Clickair. Pese a todo, el ente gestor AENA ha situado en la nueva Terminal Sur de El Prat.

La promesa no es de cumplimiento inmediato. "Un hub requiere tiempo", subrayó Donaire, porque los vuelos de largo radio "no surgen por generación espontánea". La compañía anunció ante un grupo de empresarios del sector turístico, en un foro organizado por el grupo Hotusa, que la compañía valora lanzar vuelos de largo radio desde Barcelona, en una decisión que "apostaríamos a que se mantendrá" compré quien compré Iberia, cortada por varios grupos de empresas e inversores.

Los destinos de los primeros cuatro vuelos que se está evaluando lanzar desde El Prat, condicionados a la formación de "masa crítica" suficiente de pasajeros que alimente las conexiones, serán ciudades de Es-

IBERIA EN CATALUÑA, HOY

- Iberia opera 121.000 vuelos al año, cifra que se eleva a 128.000 si se consideran también sus socias en la alianza Oneworld.
- La compañía mantiene por ahora su primer puesto en El Prat en volumen total de pasajeros (9,6 millones, que contando los socios de Oneworld ascienden a 11,6 millones). Su participada Clickair es ya el primer operador de vuelos internacionales.
- La cuota de mercado del grupo aguanta en el 38%.
- Iberia alardea de que invertirá 24 millones de euros en un nuevo hangar de mantenimiento, pero Spanair y Vueling también han prometido uno.
- La aerolínea afirma que es el primer inversor de transporte aéreo en Cataluña: 100 millones de aportaciones directas, 170 millones de indirectas y 700 millones de masa salarial por empleos directos (3.000) e indirectos (60.000).

tados Unidos y América Latina; entre ellas, Nueva York, Buenos Aires y México DF. Por ahora, lo único concreto es que Iberia volará de Barcelona a Nueva York en código compar-

Boeing 787 y Airbus 350, aún en rediseño). Para cubrir los 16 o 18 principales destinos transoceánicos codiciados por empresarios y políticos, la inversión en aviones grandes y otros de

La aerolínea estima que perderá el 35% de los pasajeros que hoy viajan en su puente aéreo cuando el AVE llegue a Barcelona. Mantendrá las frecuencias, pero usará aviones más pequeños

corto y medio radio asciende a 4.000 millones de dólares.

Donaire relató que los atentados del 11-S de 2001, que vaciarón los aviones, truncaron su incipiente apuesta desde El Prat (el vuelo Barcelona-Nueva York) y

CiU no consigue que le den las actas del comité de emergencias

F. A., Barcelona
El comité de emergencias que cada semana analiza la situación de Renfe en Cataluña (en realidad se llama Centro Coordinador de las Operaciones Ferroviarias de Cataluña, CE-COF) levanta acta de cada reunión. Se sabe que los encuentros no han sido casi nunca una balsa de aceite, con reproches frecuentes de los representantes del Gobierno central a los del Gobierno catalán. Les achacan "falta de apoyo". El Ejecutivo autonómico asegura que es todo lo contrario. ¿Figura eso en las actas? No se sabe. Y de momento seguirá sin saberse. El diputado del Parlament Josep Rull (CiU) pidió tener acceso al relato de las reuniones. No se lo han dado. La mesa del Parlament le ha remitido una carta en la que se le comunica que el Gobierno catalán ha decidido utilizar el reglamento que le permite aplazar durante 15 días la entrega de los documentos solicitados. Rull aseguró ayer que el que ha pedido la prórroga es el Departamento de Política Territorial, que dirige Joaquim Nadal, quien declinó dar explicaciones.

cómo el proyecto "se ha retrasado" porque la irrupción de actores nuevos como las aerolíneas de bajo coste, con el 50% más de productividad "además de con ayudas de las administraciones", hundieron los tráfico de las aerolíneas tradicionales entre Barcelona y destinos europeos. La respuesta de Iberia ha sido impulsar la creación de Clickair, un operador de bajo coste que utilizará para alimentar con los pasajeros que transporta hacia Barcelona la necesaria "masa crítica" para abrir rutas intercontinentales. La compañía descarta "en mucho tiempo" que esa masa crítica exista para nuevas rutas hacia Asia.

La compañía estima que perderá el 35% de los pasajeros que actualmente escogen esta aerolínea para desplazarse de Madrid a Barcelona o en sentido inverso cuando el tren de alta velocidad (AVE) llegue a la capital catalana, el próximo 21 de diciembre. Donaire afirmó que el volumen de frecuencias de vuelos diarios de Iberia entre ambas ciudades se mantendrá "porque las frecuencias elevadas son lo que atrae al cliente". El puente aéreo de Iberia opera 92 vuelos diarios.

Donde se introducirá cambios Iberia es en los aviones con los que va a operar el Puente Aéreo. La compañía sustituirá los Boeing 757 por los Airbus 319, de 200 y 150 plazas, respectivamente. En la nueva Terminal Sur de El Prat, el puente aéreo compartirá espacio con el resto de compañías que operan la misma ruta, Spanair y Vueling. Air Europa, excluida de la T-Sur, no ve interesante trasladar su ruta. Esta convivencia "no afectará" a la competencia, según Donaire.

Emergencia en las obras del AVE

EL cúmulo de averías y de problemas que han surgido en las obras del tramo final de las vías del AVE para su llegada a la estación de Sants de Barcelona cuestiona seriamente el cumplimiento del 21 de diciembre como fecha elegida para tan magno acontecimiento. Todo esto está convirtiendo en permanentes las averías y el colapso en el servicio de cercanías de Renfe, con centenares de miles de pasajeros afectados, y está generando un clima de inseguridad preocupante. Pero además, esta situación ha puesto de relieve la enorme ineficacia en el desarrollo del proyecto por parte de las empresas constructoras y del Ministerio de Fomento, que es la Administración pública responsable de estas obras.

Que a tan sólo dos meses de la llegada prevista del AVE, el Ministerio de Fomento se plantee cerrar una de las vías por las que circulan los trenes de cercanías desde l'Hospitalet a la estación de Sants supone la aceptación oficial de que nos encontramos ante una situación de emergencia, ya que esta medida se ha querido evitar hasta ahora a toda costa. Lo mismo sucede cuando, a estas alturas, se construye una valla para separar la zona de trabajo del AVE y las vías de cercanías. ¿Por qué no se hizo antes? O cuando se descubre que los socavones junto a las vías se han producido por una mala instalación de las pantallas para la construcción del corredor de cemento por el que deberán circular los trenes de alta velocidad.

Barcelona tiene todavía muy fresco el recuerdo de la chapuza del Carmel y la desconfianza que ese fiasco alimentó en la población, como para que ahora la llegada del AVE plantee dudas sobre la seguridad tanto de la obra como del servicio de transporte ferroviario.

Por eso, por encima de la más que merecida exigencia de responsabilidades técnicas y políticas, la ciudadanía reclama que se garantice la seguridad, aunque ello suponga nuevos inconvenientes como el que se plantea ahora y que, de aplicarse, supondrá trasladar en autobuses a los usuarios de las líneas de cercanías afectadas por la anulación temporal de una vía.

Es una obra tan compleja que lo esencial es que se ejecute bien, y que tanto en el presente como en el futuro el funcionamiento del AVE en ese trazado, desde l'Hospitalet a Sants, pueda ser perfectamente compatible con las demás líneas de cercanías y de medio y largo recorrido de Renfe, que a su vez deben ser reforzadas. Sería dramático que eso no se garantizase.

Visto lo sucedido, ya no importa cumplir o no la fecha del 21 de diciembre, ni que el AVE llegue antes a Málaga o Valladolid; como políticamente le preocupa al Gobierno para no quedar mal con sus electores catalanes. El retraso en las obras públicas en Catalunya es tan grande que tanto da que tarde unas semanas o incluso unos meses más. Lo verdaderamente importante es que este proyecto se realice con una planificación y una gestión adecuadas.

Todos los responsables políticos y técnicos del Ministerio de Fomento sabían de la extrema complejidad que suponía la llegada del AVE a Barcelona por Sants, una decisión tomada en su día por consenso entre todas las fuerzas políticas del país. Por tanto nadie puede argumentar desconocimiento para justificar la situación actual. La Generalitat tampoco está libre de culpa. El Govern ha actuado demasiado como observador ante todo este proceso, sin implicarse a fondo en el control y supervisión del proyecto.

SUCESOS PÁG. 6

Una mujer vende a su sobrina de 3 años
Los Mossos descubren la trama y acusan a la vendedora y a una pareja de Cubelles, que pagó 2.000 euros

SUCESOS PÁG. 6

Detenido por un crimen del 2002
El coautor del doble asesinato de dos guardas jurados frente a un multicine



5 A TAULA PÁGS.8 Y 9

Vinos: Grains Nobles alsacianos
Domaine Weinbach es una referencia mundial



TRÁFICO PÁG. 10

Una ratonera en Vallvidrera
La carretera de Barcelona a Vallvidrera ha perdido un carril en un tramo donde se construye una pasarela



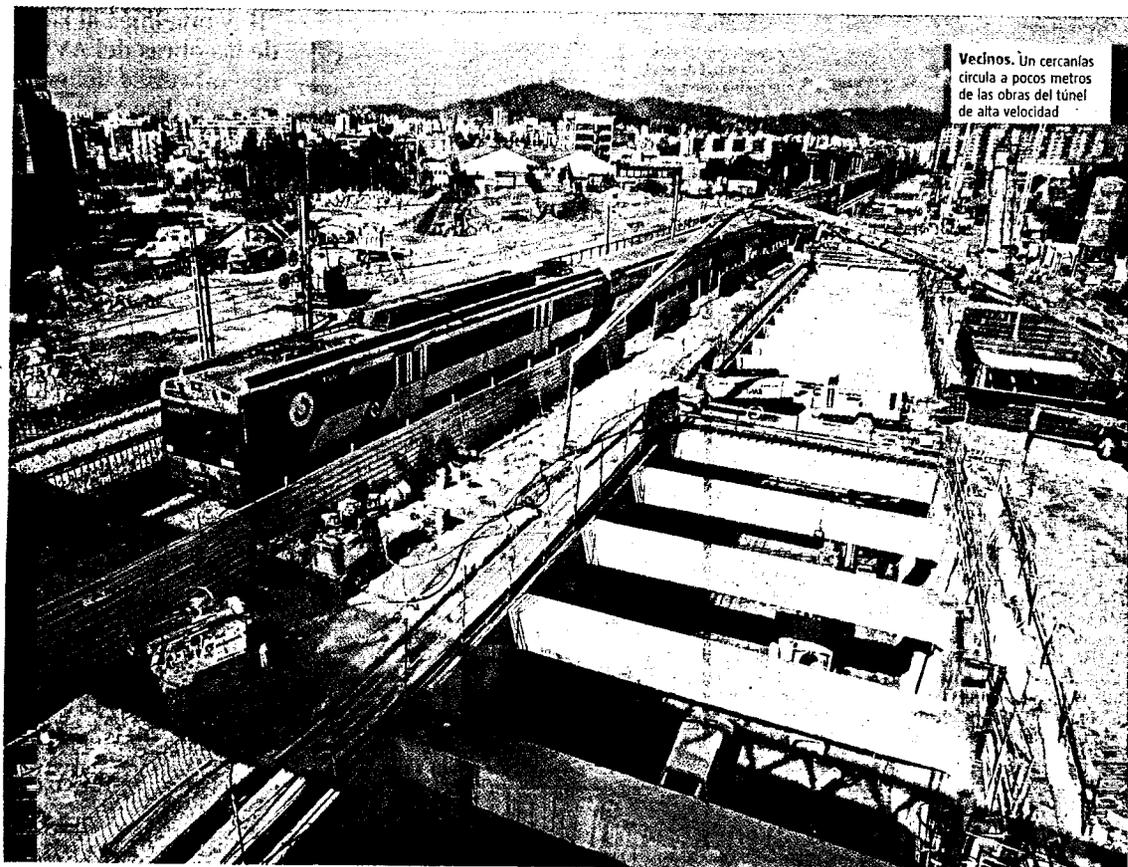
GENTE PÁG. 11

Gwyneth Paltrow visita Barcelona

VIVIR

Viernes, 19 de octubre de 2007
LA VANGUARDIA

Fomento se plantea cerrar una vía



Vecinos. Un cercanías circula a pocos metros de las obras del túnel de alta velocidad

• La línea del Garraf se vería afectada por las obras del AVE

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

El ministerio de Fomento no quiere que el AVE se convierta en un pájaro de mal agüero, aunque para este fin haya de tomar decisiones drásticas. A escasamente dos meses de su llegada a Barcelona —al menos, sobre el calendario, el día clave es el 21 de diciembre—, Víctor Morlán, secretario de Estado

La idea, surgida tras los socavones, busca eliminar la inseguridad: Renfe ya elabora un plan B

de Infraestructuras, tiene sobre la mesa la propuesta de cerrar una vía de la línea 2 de cercanías, la del Garraf. Es la vía que circula junto a las obras del túnel de alta velocidad y que ha provocado seis socavones en dos semanas.

Estos agujeros son los causantes

MARC ARIAS

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

FOMENTO SE PLANTEA CERRAR UNA VÍA LOS PORMENORES DE UNA DRÁSTICA DECISIÓN

El corte afectaría a la línea más utilizada

dencia que ponga en peligro a los viajeros de la C2, sino que además permitiría un mejor avance en la perforación. "Se facilitaría el desarrollo de la obra, sin trenes se trabaja mejor", dijo uno de los técnicos.

Por este corredor, que une Sant Vicenç de Calders, Vilanova, Barcelona, Granollers y Maçanet, pasan a diario 400 trenes. Es la que cuenta con mayor número de usuarios de la red de cercanías. En día laborable, registra una media en todo su recorrido de 128.712 viajeros, según los datos del 2006. Por el tramo afectado también pasa la línea C10, que enlaza la estación de França con el aeropuerto y es utilizada por 13.074 personas.

En paralelo a los informes técnicos, el ministerio ha ordenado a Renfe que prepare un plan B alternativo de transporte (ver más información en esta página). Fuentes próximas al Ejecutivo reconocieron que si se ha dado este paso

LA DECISIÓN

Fomento encarga informes técnicos antes de decidir la vía muerta en la C2

LA DECLARACIÓN

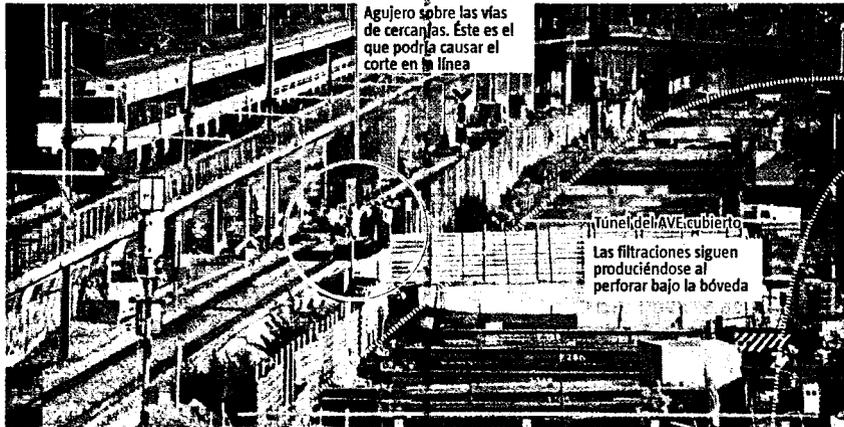
"Hay una línea al lado de las obras del AVE que tal vez se deberá cortar", dice Nadal

LA PRUDENCIA

El secretario de Estado afirma que "antes de nada hay que ver soluciones"

es porque la balanza se decantó hacia el corte parcial de la línea del Garraf. La definición de las alternativas y de la cura paliativa se perfilará hoy mismo, aunque estas fuentes matizaron que la resolución final no se dará a conocer hasta el lunes, día habitual de reunión del órgano de emergencia en la delegación del Gobierno en Catalunya.

Morlán se mostró ayer cauto respecto a esta contundente resolución, en una jornada en que las cercanías funcionaron sin demoras de importancia y sin que emergieran más rotos en la zona de Bellvitge, donde, al lado, a unos cinco metros, siguieron trabajando. Todo la prudencia de este enviado especial al caos ferroviario de Barcelona se convirtió en locuacidad en boca del conseller de Política Territo-



»» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

de los últimos desastres en el servicio ferroviario del área metropolitana. Los indicios de que esta opción se haga realidad tiene su fundamento, y muy sólido. Víctor Morlán ha encargado a la UTE Hospitalet -formada por OHL y Guinovart, que son las que hacen las obras- un informe técnico, para lo que tendrán la colaboración

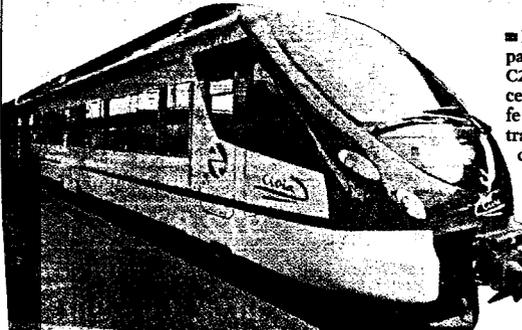
de los expertos del Adif, ente dependiente de Fomento que gestiona la infraestructura.

La petición la verbalizó el secretario de Estado en la reunión del centro de coordinación celebrada el pasado miércoles, horas después de que apareciera un doble cráter. Uno de los socavones se engulló una camióneta, sin que incidiera en el servicio, pero el otro obligó a cortar la vía 2 entre Bellvit-

ge y Sants, el mismo trazado que ahora se prevé dejar en vía muerta para proseguir con más facilidad la construcción del túnel.

En esta infraestructura se trabaja a contra reloj para cumplir la promesa del Gobierno de que AVE llegará antes de que acabe el 2007 -el presidente Rodríguez Zapatero puso la fecha del 21 de diciembre-, y nadie niega que el corte parcial no sólo evitaría cualquier inci-

Autobuses lanzadera para sustituir al tren



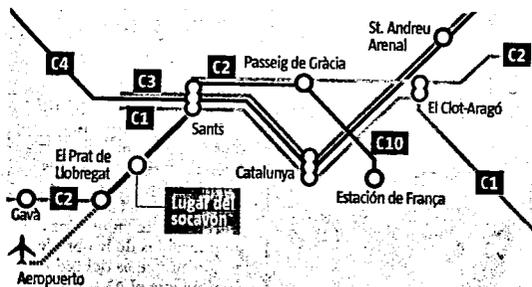
En el caso de que se decida cerrar parcialmente un tramo de la línea C2 sur de cercanías (Sants-Sant Vicenç de Calders, por Vilanova), Renfe ha previsto un plan alternativo de transporte mediante autobuses. Las dos compañías estudian varias posibilidades, según sea el tramo exacto afectado. El más probable es el comprendido entre las estaciones de Bellvitge y Sants, que no cuenta con ninguna otra parada intermedia. Los responsables de cercanías estudian ahora las cargas de viajeros actuales por

franjas horarias para dimensionar el servicio sustitutorio que debería prestarse en autocares, que se fiatarán de acuerdo con la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), el organismo encargado de la planificación de la movilidad colectiva en la región de Barcelona, y con la colaboración de TMB y, si es necesario, de otras empresas operadoras. Las más delicadas son las horas punta, que llegan a contar con un tren cada cinco minutos por sentido.

El corte de la vía también afectaría a la línea C10 (estación de França-

ca-aeropuerto), que se suprimiría y quedaría cubierta por otro autobús lanzadera que partiría de la plaza España o, como el de la C2, de la estación de Sants. Con toda probabilidad se mantendrá una lanzadera de tren desde El Prat hasta la estación del aeropuerto. Una solución similar ya se adoptó en el 2006, cuando se cerró el acceso directo en tren a las terminales también debido a las obras de la alta velocidad.

Los trenes de media y de larga distancia que circulan por el corredor afectado serían desviados, entre Sant Vicenç de Calders y Sants, por la línea del interior, la que pasa por Vilafranca del Penedès.

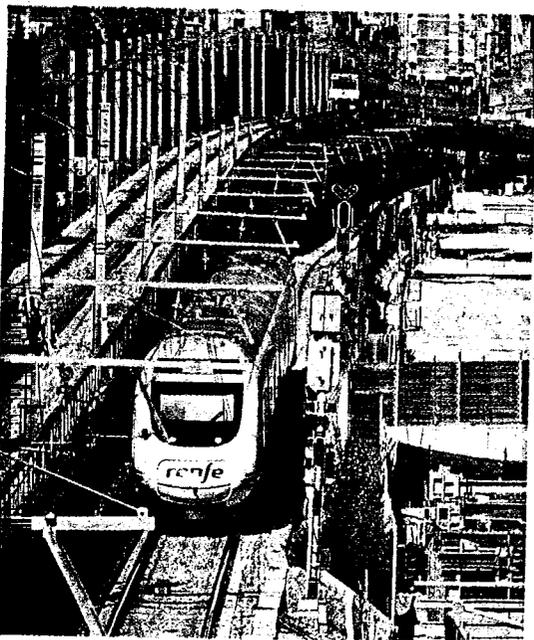


rial, Joaquim Nadal, "Hay una línea -declaró a RACI- que está al lado de las obras del AVE y que tal vez algún día se habrá de cerrar. Será necesario y se harán mejor las obras".

Sin descartar la opción del cierre parcial - "cualquier decisión es mala", dijo Morlán-, el número dos de Fomento fue menos tajante, entre otras cosas, porque, remarco, no se trata de asustar a los ciudadanos. "A nadie -insistió- le gustan los socavones, a mí el primero. Pero antes de nada hay que ver las posibles soluciones, calibrar la seguridad, la calidad del servicio. Hemos de sopesar todas las posibilidades y sus consecuencias. Víctor Morlán sostuvo que las obras se están haciendo con todas las garantías pa-

ra los viajeros de cercanías.

"Hasta que no vea el informe -sostuvo- no me planteo ninguna decisión. Quiero ver cómo se elimina el riesgo de los agujeros, quiero ver las alternativas, si es suficiente con pilotajes, auscultaciones del terreno, el hormigonado de las posibles oquedades y la instalación de vallas protectoras. Antes de decidir nada lo hemos de tener muy medido". Aunque la prescripción técnica juega un papel importante, todo apunta que la decisión final supera la capacidad de mando del secretario de Estado. De momento, el PP ya ha solicitado la comparecencia urgente de la ministra Magdalena Álvarez en el Congreso para explicar los avatares de las cercanías de Barcelona.●



El servicio de cercanías funcionó ayer sin sobresaltos

MARC ARIAS



Vista aérea del tramo de Bellvitge donde coinciden las obras del AVE y la línea convencional

DAVID AÑOS / ARCHIVO

Agujeros negros

EL MIRADOR

Francisc-Marc Álvaro



Cada mañana, los que viajamos en cercanías de Renfe nos ponemos resignadamente en manos del destino, de los dioses, del azar o de las fuerzas del cosmos, según sean las creencias de cada uno. Cada mañana, al montarnos en el tren, los clientes catalanes del monopolio ferroviario español somos la plasmación de que, como ha explicado el sociólogo Ulrich Beck, la sociedad del riesgo existe.

Hasta ahora, lo habitual era estar mentalizados para soportar retrasos infinitos y parones inexplicables. La última novedad son los socavones (cinco en siete días), auténticos cráteres de una luna que nos está naciendo en medio del caos.

Uno de estos socavones engulló un camión cisterna como si fuera una pelota de golf. Todo esto da miedo, pavor. Pero estamos tan hartos del lío de Renfe, Adif, el AVE y la ministra que ya no tene-

mos ni fuerzas para aterrorizarnos, así que asumimos esta nueva amenaza con espíritu deportivo. Y confiamos en no acabar en el fondo de un gran agujero negro, atrapados como animales en una trampa.

Ante los agujeros negros que surgen a lo largo del trazado ferroviario, la gente actúa con normalidad y desafía el peligro con gran entereza. Algún día vendrán sabios de todo el mundo a estudiar cómo fue posible que personas

Ante los agujeros negros, la gente actúa con normalidad y desafía el peligro con gran entereza

tan maltratadas durante tantos meses mantuvieran la compostura sin rebelarse contra políticos, gestores, funcionarios y empleados tan descaradamente incompetentes. Dentro de los vagones, no queremos pensar en el socavón tremendo junto al cual pasaremos esta mañana, no quere-

mos ser presa del pánico, no queremos amargarnos más de la cuenta. Sólo queremos llegar puntuales a nuestros lugares de trabajo, una aspiración sencilla que se ha convertido en un asunto incierto, complicado y fatigante.

Si yo fuera la ministra Álvarez, no dormiría pensando en los socavones que van trufando las obras del AVE que coinciden con el corredor de cercanías. Si yo fuera Víctor Morlán, tampoco dormiría y, además, intentaría prevenir a toda costa cualquier eventual desgracia. Si yo fuera Zapatero, olvidaría la fecha del 21 de diciembre y aceptaría que la realidad no puede desplegarse a la velocidad del talante.

Porque estos agujeros negros no conectan universos remotos, ni son puertas hacia galaxias desconocidas, ni permiten viajar en el tiempo. Estos agujeros son un grave peligro y la plasmación de una cadena de irresponsabilidades que diluye la política dentro de la nada pura.

El suelo se abre. Y los gobernantes, que deberían responder del desastre, también se abren.

Los viajeros pueden usar ya el tramo de Córdoba a Antequera y en noviembre empezarán a circular en pruebas los trenes AVE hasta Málaga, donde la nueva estación funciona desde hace un año

Después de Barcelona, Málaga

JOSÉ BEJARANO
Sevilla

Los plazos para el AVE a Málaga "van muy bien y nunca es malo que haya un tiempo extra para hacer las pruebas" de funcionamiento. Con esas palabras reconocía ayer un portavoz de Adif que la fecha del 23 de diciembre es suficiente para inaugurar el trayecto hasta la capital de la Cos-

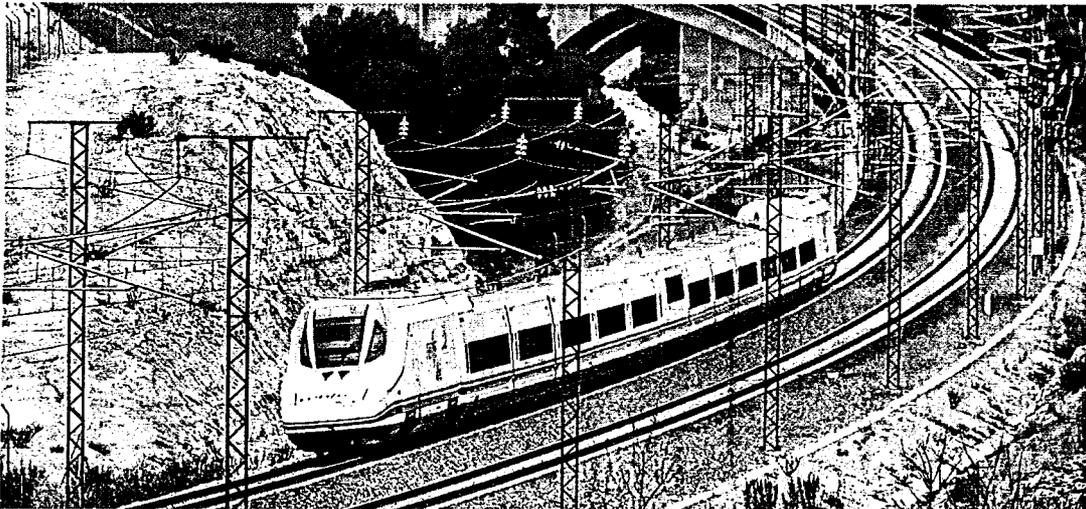
ta del Sol. Pudo haberse puesto en marcha antes, pero tal vez no era conveniente adelantarse a Barcelona. Desde diciembre del 2006 está en explotación con trenes Talgo y Altaria el trayecto de 100 kilómetros entre Córdoba y Antequera. Además, lo usan los trenes AVE en pruebas. Antes de acabar este mes habrá trenes en prueba circulando ya hasta Málaga. Es decir, Adif y Renfe tendrán dos meses para probar los 55 kiló-

metros que separan Antequera de la capital.

Los planes de Fomento son que el 24 de diciembre haya once trenes, 22 circulaciones diarias, que unan Málaga y Madrid en dos horas y media. La velocidad inicial prevista es de 300 km/h, que irá en aumento hasta un máximo de 350. La obra del AVE Córdoba-Málaga, con un coste de 2.300 millones de euros, no ha sufrido tropiezos serios. La obra

empezó en junio del 2001, por lo que se habrá tardado poco más de seis años en poner en funcionamiento 155,5 km de vías. El único retraso se produjo a raíz de la inundación de los dos complicados túneles de Abdalajís, de siete km cada uno. Hubo que colocar anillos de refuerzos a lo largo de 1.100 metros para cortar las filtraciones. En este momento sólo resta colocar unos 100 metros de raíles en esos túneles y otros 100 metros en el acceso a la capital. El resto cuenta ya con las vías y la electrificación listas para iniciar las pruebas de funcionamiento, previstas para finales de este mes o principios de noviembre.

Tampoco ha habido polémicas al atravesar Málaga porque el túnel de dos kilómetros pasa en casi toda su longitud por terrenos industriales y de la propia Renfe. La nueva estación, con cinco vías para el AVE y tres para el resto de trenes, se llama *María Zambrano* y se inauguró en noviembre del 2006 sobre el solar de la anterior. Renfe aún no ha hecho pública su oferta comercial para este trayecto, por lo que se desconoce el precio de los billetes y los horarios. La ministra de Fomento sólo ha dicho que estarán "en la línea" de este tipo de trenes. ●



Una vista del AVE durante el tramo entre Lleida y Tarragona, a su paso por Vinaixa

El 22 de diciembre arranca el AVE que unirá Madrid-Valladolid en una hora, y acortará la duración de los largos recorridos al Cantábrico

Y al día siguiente, Valladolid

ALICIA RODRÍGUEZ DE PAZ
Madrid

Un día después de la llegada del tren de alta velocidad a Barcelona y bajo la sombra del gordo de Navidad. La inauguración de la línea del AVE Madrid-Segovia-Valladolid tendrá lugar el próximo 22 de diciembre, por lo que bien podría amenizarse con el rítmico recitado de los alumnos del colegio de San Ildefonso. Desde entonces,

Segovia y Valladolid quedarán a media hora y alrededor de 60 minutos respectivamente de la estación madrileña de Atocha. Por el momento, Renfe no ha hecho público ni las tarifas de la nueva línea ni la frecuencia de los trenes, cuya velocidad comercial punta alcanzará los 300 kilómetros por hora. Sin embargo, lo más probable es que el número de itinerarios al día, en especial hasta Segovia, tengan una frecuencia similar al AVE a Toledo, que funcio-

na en la práctica como un tren de alta velocidad de cercanías.

En el trazado de 189 kilómetros del AVE entre Madrid y Valladolid no ha estado exento de dificultades. El principal esfuerzo ha residido en atravesar la Sierra de Guadarrama por un túnel de 28,4 kilómetros de longitud. Todo una obra de ingeniería que ha alumbrado el segundo túnel más largo de Europa.

La llegada de la alta velocidad a Castilla y León beneficiará tam-

bién a todos los viajeros que se desplazan desde Madrid hacia Cantabria o Euskadi, puesto que los ferrocarriles que se dirigen a la cornisa cantábrica circularán por las vías de alta velocidad hasta Valladolid, donde tendrán que cambiar a otras convencionales. Según los cálculos de Renfe, todos estos trayectos desde el centro al norte tendrán una reducción de hasta 90 minutos. En Valladolid se ha contruido un cambiador de rodadura que permitirá adaptar los ejes de los trenes al ancho tradicional.

Los menos beneficiados indirectamente de la mejora de la línea de alta velocidad serán aquellos viajeros que se desplacen a Galicia porque su sistema viario no está electrificado y, por tanto, han de cambiar las máquinas a otras de diésel, con una velocidad inferior. Para reducir de verdad la duración de los viajes hasta el centro peninsular, los gallegos tendrán que esperar al AVE, prometida por la ministra Fomento, Magdalena Álvarez, para el 2012. ●

LA VANGUARDIA.ES

“¿Están en peligro los ciudadanos que usan el tren?”

El doble socavón aparecido el miércoles en las obras del AVE a su paso por l'Hospitalet ha generado un amplio debate entre los lectores de nuestra web (www.lavanguardia.es).

El PP quería hacer llegar a toda costa el AVE a Lleida, pero las vías se hundían. Ahora ocurre lo mismo. Es una medida electoralista. La diferencia es que pasan más ciudadanos, por ese mismo trayecto. ¿Están en peligro? E

¿Alguien indemnizará a los trabajadores por llegar constantemente tarde a sus empleos y tener que hacer horas extra? O

Deben pararse las obras. En el Carmel dijeron que no había peligro de derrumbamiento y al final cayeron los edificios. E

¿Alguien todavía se cree que el AVE llegará a Sants el 21 de diciembre como prometió Zapatero? C

¿Qué tiene que suceder para que alguien dimita? ¿Por qué las cercanías en otros lugares de España y Europa funcionan mejor desde hace muchos años? T

En las próximas elecciones hay que acordarse de los retrasos de Renfe-Adif, los peajes y los apagones. E

Las obras deben seguir, pero hay que establecer los controles adecuados que garanticen la seguridad. J

No pueden eliminar el tramo de Bellvitge por donde pasan diariamente miles de personas. ¿Qué será de los trabajadores y estudiantes que viven fuera de Barcelona? V

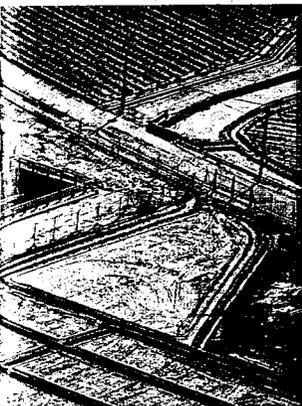
Participe con su opinión en: www.lavanguardia.es

avapcice. Batejat
els nostres clients
om a zipi zape.



Les infraestructures ferroviàries ► L'últim tram fins a Sants

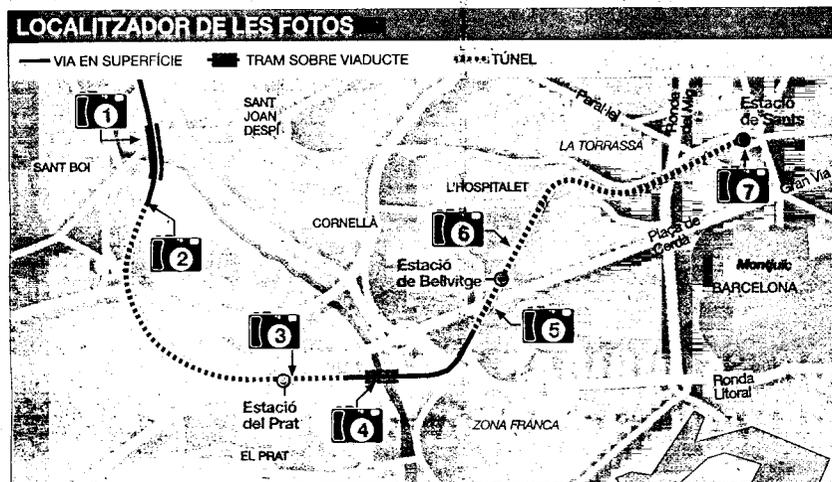
Pàgines 2 a 5 <<<



4. EL SEGON VIADUCTE ► Precisament ahir s'estaven fent proves de càrrega en el segon pont sobre el Llobregat, al Prat, a la part per on passarà el tren d'alta velocitat.



3. AL PRAT ► Malgrat que des del cel sembla que els treballs a la zona de l'estació provisional estan poc avançats, el túnel en aquest tram està acabat i només falta condicionant els terrenys per a la nova.



7. LA DESTINACIÓ FINAL ► Com si es tractés d'un vaixell envoltat d'aigua, l'estació de Sants està envoltada d'obres. A més de les tasques per a l'aparcament i l'ampliació de les instal·lacions, encara falten canvis. De moment només les vies dels dos amplex ja són on han de ser.

63 dies per a 12,6 km

CRISTINA BUESA
BARCELONA

A una altura d'entre 150 i 450 metres d'altitud, perseguir les obres de l'AVE entre Sant Joan Despí i l'estació de Sants és una espècie de gimcanà. Els treballs a l'aire lliure en els 12,6 últims quilòmetres es barregen amb els túnels construïts entre pantalles; les grues i la maquinària pesant pràcticament besen les façanes dels edificis mentre els diminuts operaris s'amunteguen al costat de les travesses de les vies. Només queden 63 dies perquè aquesta infraestructura hagi d'estar a punt. Dos mesos i dos dies per al 21 de desembre.

Cada un dels quatre trams en què es divideix aquest recorregut final té la seva particularitat i el seu diferenciadíssim grau d'execució. Encara que el responsable últim de les obres, Adif, insisteix en el compliment del calendari, hi ha alguns punts que, des d'un helicòpter, es fa difícil d'imaginar-se acabats. Aquest és el cas de la rasa que divideix l'Hospitalet de Llobre-

► **EL RECORREGUT**

Sobrevolar les obres entre Sant Joan Despí i Sants en revela el grau d'execució

gat, de gran actualitat aquesta setmana per l'obertura de fins a vuit esvorancs en un tram d'uns 800 metres.

Des de l'aire, encara és recent la marca de formigó fresc que tapa el corriment de terres de dimecres. També són evidents les acumulacions d'aigua que entollen gran part d'aquesta zona d'obres. En aquest sector és on es manté la majoria de la maquinària pesant, que s'intercala amb les tanques metàl·liques, les noves peces de contenció que s'hi han començat a instal·lar en els últims dies i les damnificades vies de la xarxa de Rodalies.

La zona del Prat de Llobregat és on, a primera vista, es veu més encarrilada la finalització dels treballs. Com que es tracta d'un túnel entre pantalles construït a poca profunditat, únicament era necessari col·locar-hi una llosa de formigó a sobre per acabar la galeria. Ara falta saber si, a sota el subsòl, ja s'hi ha col·locat la via i la catenària. On l'estaven col·locant ahir era a la sortida del segon viaducte en direcció a Barcelona.

Una petita màquina batonadora dipositava el balast en un extrem mentre que, a un centenar de metres, uns treballadors col·locaven les vies i les travesses de ciment. Aquest pont sobre el riu Llobregat és doble (per cada ample de via) i també passa per sobre de la carretera. =

TRANSPORT

Els enginyers proposen una prova pilot del 'pla 80 km/h'

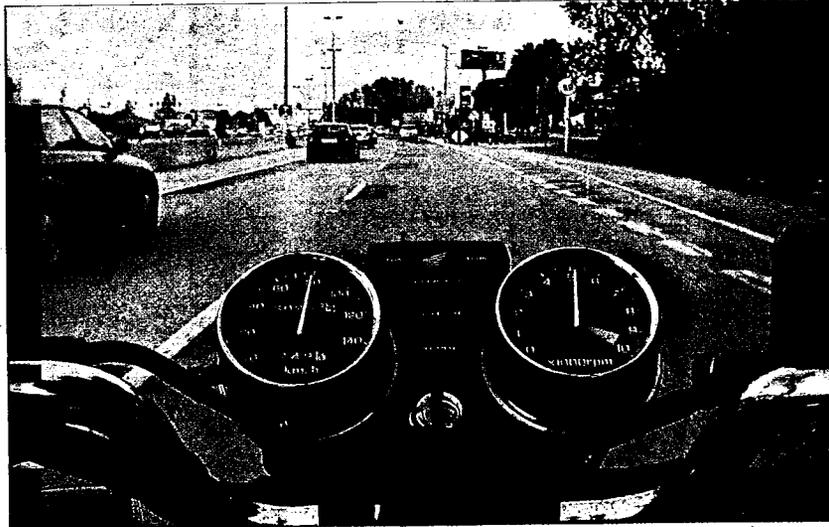
○ Diversos experts consideren la mesura «molt necessària» per a la salut

XABIER BARRENA
BARCELONA

Després del debat polític, la limitació de velocitat a 80 quilòmetres per hora en les vies ràpides de l'àrea metropolitana de Barcelona ha baixat a l'arena dels tècnics. El Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya va proposar ahir portar a terme una prova pilot del pla en un «corredor de l'àrea metropolitana» escollit per «un grup mixt d'experts». D'altra banda, diversos científics independents van coincidir a assenyalar a aquest diari que la mesura aprovada pel Govern -l'única a Espanya d'aquesta mena, malgrat les constants amonestacions provinents de Brussel·les perquè es limitin les emissions- és «molt necessària».

Els enginyers, com ja va fer el RACC, pertaxen de la premissa que la qualitat de l'aire a Barcelona s'ha de millorar i, per a això, ofereixen la seva ajuda, així com la col·laboració de «la càtedra Seat i la càtedra Motor Ibèrica» de l'escola superior d'enginyeria. Així mateix, afirmen, en línia amb la tesi que defensa el Govern, que la velocitat no és l'únic factor que «incideix en les emissions dels vehicles». Entre aquests, el col·legi destaca les congestions de trànsit, l'edat del parc mòbil, la tecnologia del vehicle, el disseny de les carretes i la senyalització, que proposen que sigui variable, com el RACC i també l'Executiu.

L'enginyer de camins i expert en trànsit Ole Thorson qualifica de «po-



▶▶ Una motocicleta avança per l'autovia de Castelldefels a 80 quilòmetres per hora, dimarts passat.

sitiva» la mesura. Segons la seva opinió, l'obligació de circular a un màxim de 80 quilòmetres per hora serà beneficiós per a la fluidesa del trànsit. No resoldrà el problema de les congestions -grans emissores de gasos-, però sí que les alleujarà. També argumenta que, a més velocitat, els vehicles necessiten més espai, per exemple, per frenar, cosa que allarga la filera de cotxes.

ARRIBA CINC ANYS TARD / El doctor en Ciències Químiques José María Baldasano apunta que el projecte no només és «molt necessari» sinó que és «insuficient». «El que s'ha de fer -afegeix- és reduir el nombre de cot-

La Comissió Europea expedienta Espanya per contaminació atmosfèrica

▶▶ La Comissió Europea ha obert un expedient a Espanya i a quatre països més (França, Itàlia, Eslovènia i el Regne Unit) per superar els límits de concentració en l'atmosfera de diòxid de sofre (SO₂), un contaminant de l'aire que causa problemes respiratoris. A Espanya, França i Itàlia la concentració d'aquest gas triplicava l'any 2005 els límits diaris fixats en l'àmbit europeu.

▶▶ L'Executiu comunitari també ha demanat a Espanya i a 22 països més informació sobre les mesures adoptades per reduir els nivells de PM10, un tipus de partícules en suspensió procedents del trànsit i de la indústria que poden causar asma, problemes cardiovasculars, càncer de pulmó i mort prematura. Aquestes són les partícules que ataca el pla del Govern.

comentaris

A FAVOR I EN CONTRA

SALVARÀ VIDES

○ La consellera de Treball, Mar Serna, va defensar ahir el pla ideat per Medi Ambient perquè «no només servirà per reduir la contaminació, sinó també per salvar vides». La mesura «evitarà 1.500 accidents de trànsit a l'any, dels quals molts són laborals», va assegurar, i va recordar que el 20% dels accidents laborals mortals que es registren a Catalunya són de trànsit. A més, Serna va qualificar de «preocupant» que es posi en dubte el pla. I va reblar: «Anar 10 quilòmetres per hora més ràpid o menys ràpid suposa salvar vides».

ÉS POC EFECTIVA

○ D'altra banda, UGT va qualificar la iniciativa de «desencertada» i «poc efectiva». Pel sindicat, la limitació crearà «cues de treballadors que avançaran la sortida de casa per anar a treballar i generaran, de passada, més saturació».

xes». Segons la seva opinió, aquestes mesures arriben amb cinc anys de retard i dubta que el 2010 es compleixin els mínims que exigeix la UE. La conseqüència serà que «augmentarà el deteriorament de la salut de les persones i la mortalitat».

Per la seva part, Anna Maria Solanes, professora de Microbiologia a la UB i experta en contaminació, alaba el conjunt de 73 mesures arribades pel Govern per millorar la qualitat de l'aire a Barcelona. I llança una advertència: «les partícules en suspensió són mutagèniques», és a dir, causen mutacions en les cèl·lules humanes. I el càncer comença per una mutació cel·lular. ■

Catalunya, a la cua de l'Estat en habitatge social

■ Només Balears, Canàries i Extremadura van fer l'any passat menys pisos socials ■ El tripartit acusa l'anterior govern de deixar poc sòl ■ CiU diu que el sòl és generat pels municipis

B. Badrinas
BARCELONA

Les denúncies sobre l'escassetat d'habitatge protegit a Catalunya estan corroborades per dades que assenyalen que el Principat es troba a la cua de l'Estat en la promoció de vivendes socials. Segons les xifres del ministeri de l'Habitatge a les quals ha tingut accés l'AVUI, l'any passat es van iniciar a Catalunya 7.592 vivendes de protecció, cosa que significa una residència per a cada 947 habitants. Només les Balears, Canàries i l'Extremadura van presentar unes ràtios de promoció d'habitatge social més baixes que Catalunya. Les comunitats líders en aquest aspecte van ser Aragó, Navarra i Madrid.

"Ens vam trobar amb molt poc sòl per a habitatge protegit quan vam arribar al govern i sense sòl és molt difícil arribar a un nombre important de vivendes", asseguren fonts del departament de Medi Ambient i Habitatge, que afegeixen: "Ara estem treballant per generar sòl, tal com recull el Pacte Nacional de l'Habi-

Les xifres

40

per cent de sostre -en casos puntuals pot elevar-se al 50 per cent- es destinarà a Catalunya a habitatge protegit amb la futura llei, que s'aprovarà abans de 30 dies.

50

per cent de sostre és el que destina fa anys a habitatge protegit la Comunitat de Madrid, una de les que més vivendes socials van iniciar l'any passat.

tatge". Aquest acord signat la setmana passada entre els principals partits polítics -excepte CiU i el PP- i les institucions catalanes preveu que en el període 2007-2016 es construïxin 160.000 habitatges socials, és a dir, amb algun tipus de protecció. Aquesta quantitat representa una mitjana de 16.000 pisos protegits anualment, una xifra molt per sobre de les vivendes so-

cials iniciades a Catalunya en els últims deu anys. De fet, l'any que més residències d'aquest tipus es van començar a promoure dintre d'aquest període va ser 1999, amb 9.042 unitats.

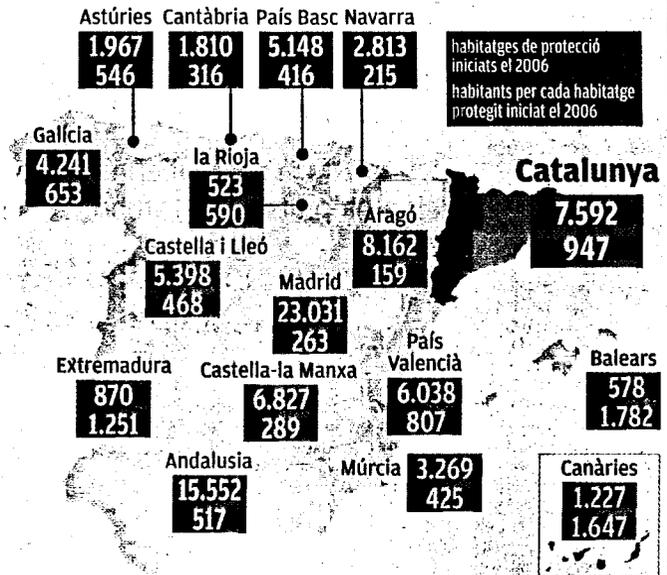
Polítiques municipals

"Qui genera el sòl per a la construcció d'habitatges són els ajuntaments, per tant l'anterior govern de la Generalitat no és responsable de la suposada falta de sòl per a vivendes protegides", va assenyalar a l'AVUI Carles Sala, diputat de CiU al Parlament responsable d'aquesta matèria.

Sala assegura també que en les èpoques de recessió immobiliària es dispara la construcció de pisos socials: "En els propers anys hi haurà un creixement brutal en la promoció d'habitatge protegit, ja que els promotors s'inclinaran per aquest producte més assequible davant les més grans dificultats de vendre vivendes lliures".

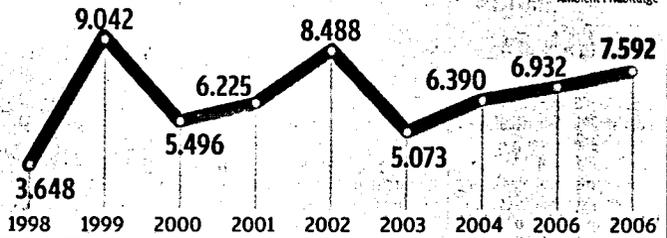
Malgrat tot, la gran diferència entre Catalunya i moltes de les altres comunitats autònomes de l'Estat es troba en la superfície de

L'habitatge protegit



Font: Departament de Medi Ambient i Habitatge

A Catalunya



EVA HDEZ

sostre que en cada promoció es destina a habitatge protegit. Si a Catalunya en els últims anys s'ha situat en el 30%, en altres indrets aquesta xifra és molt més alta, cosa que facilita la sortida al mercat de més pisos amb algun tipus d'ajuda.

A la comunitat de Madrid, per exemple, el 50% del sostre en les noves promoció es destina a habi-

tatge protegit, un fet que ha situat aquesta autonomia entre les líders de l'Estat en la promoció de vivendes socials.

El cas basc

Un altre cas destacat és el del País Basc, que l'any passat va augmentar el sostre destinat a habitatges amb ajudes socials fins al 40% en el cas del sòl urbà no

consolidat i el 75% per al sòl urbanitzable.

Seguint amb aquesta línia, el govern va aprovar dimarts passat un decret que, en el cas dels municipis de més de 10.000 habitants, eleva el sostre destinat a habitatges protegits fins al 40% del total d'una promoció. La mesura serà aprovada pel Parlament abans de 30 dies. ■