



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 22-10-2007

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

CATALUÑA

Catalunya@elpais.es

Barcelona acapara la vivienda social

El área metropolitana concentra la mitad de los primeros 83.000 pisos públicos previstos en el Pacto Nacional por la Vivienda

LLUÍS PELLICER
Barcelona

Más vivienda social donde hay más necesidades. La mitad de los primeros 83.333 pisos de protección pública previstos y ya planificados en el Pacto por la Vivienda estarán repartidos en los 36 municipios del área metropolitana de Barcelona, donde se concentra el 45% de la población catalana. Es la cifra que arroja el inventario que el Gobierno catalán ha entregado a empresarios y agentes sociales junto con el pacto. El salto adelante se produce, según varios negociadores, por el volumen de nuevos desarrollos que se han puesto en marcha en los últimos años y por el interés por la vivienda pública de las inmobiliarias que operan en el área de Barcelona, una de las zonas que más están notando el parón en las ventas de pisos.

El avance que experimentarán estas localidades cuando se despliegue el pacto será significativo en comparación con los últimos siete años. Concentrarán el 49,6% de la vivienda pública catalana, frente al 35% del último Gobierno de CiU y el 40% del primer tripartito (véase el gráfico adjunto). Entre 2000 y 2007

Entre 2000 y 2007 se construyeron sólo 15.800 pisos en toda el área

La capital catalana concentra un tercio de toda la vivienda del inventario

se levantaron 15.800 pisos, una cantidad insuficiente para una demanda voraz y en crecimiento que sólo en Barcelona supera las 65.000 personas. La capital catalana concentrará la mayor oferta de vivienda pública (un tercio del total) gracias sobre todo a las promociones del 22@ y la Marina. Más tarde, añaden fuentes del Gobierno, aflorarán los pisos en zonas de Girona, Tarragona y Lleida.

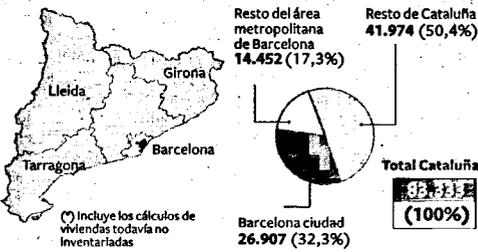
¿Cuándo saldrán estos pisos al mercado? "Dependerá de los municipios. Algunos hasta ahora han sido bastante cicateros y los han ido soltando lentamente para ir cubriendo su demanda municipal", afirman las mismas fuentes. Pero hay un pacto firmado. Y tras sellarlo el pasado 8 de octubre, el presidente de la Generalitat, José Montilla, fue muy claro con uno de los alcaldes que asistieron a la firma: "Pasaremos lista".

Pasa a la página 3

Distribución territorial de las viviendas protegidas del Pacto por la Vivienda

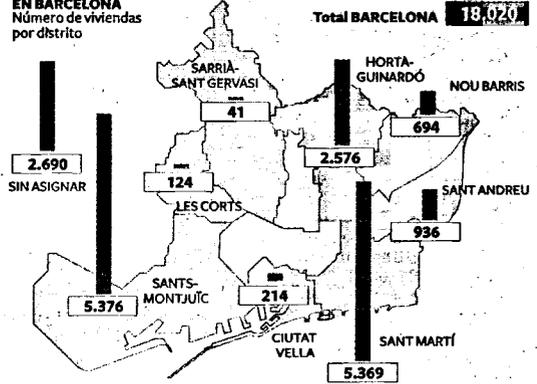
REPARTO TERRITORIAL

En número de viviendas estimadas (*) y porcentaje sobre el total



CAPACIDAD DE RESERVAS DE SUELO PARA VIVIENDAS PÚBLICAS

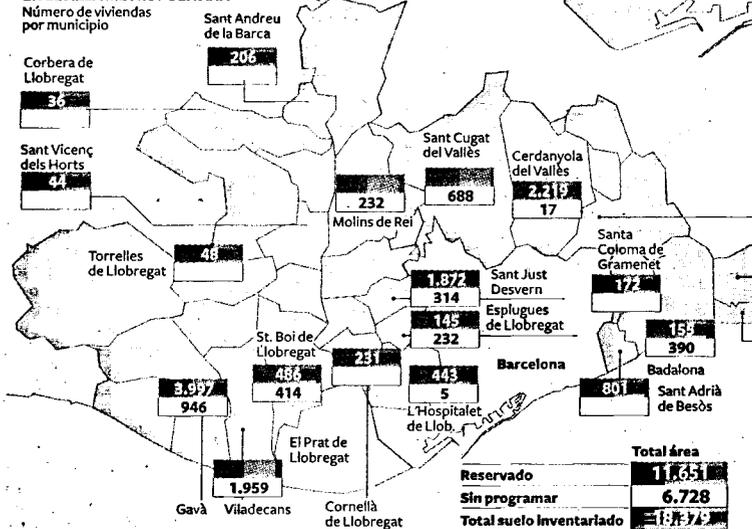
EN BARCELONA
Número de viviendas por distrito



RESERVAS DE SUELO PARA VIVIENDAS PÚBLICAS (en inventario)

EN EL ÁREA METROPOLITANA

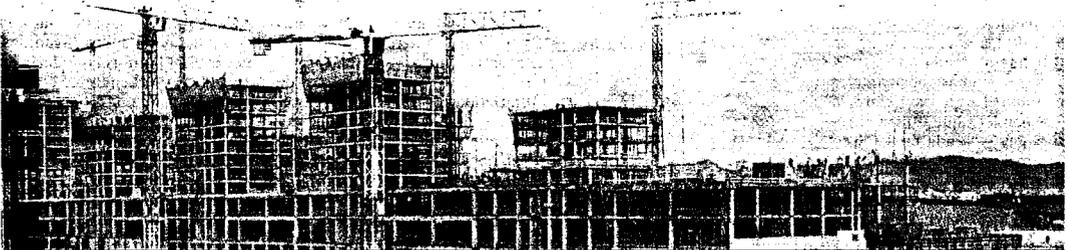
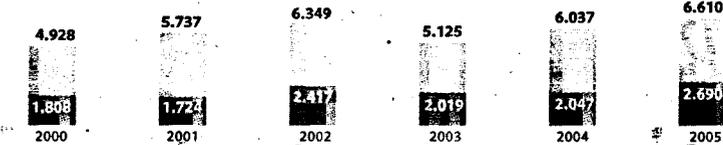
Número de viviendas por municipio



OTROS MUNICIPIOS DE LA REGIÓN METROPOLITANA

Catella	958
Esparreguera	1.525
Mollet del Vallès	1.099
Sitges	1.234
Terrassa	7.284

EVOLUCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS SOCIALES (2000-2006)



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

LAURA QUESADA / EL PAÍS

Los 'papeles de Salamanca' se vuelven contra el PSOE

Los socialistas fueron abucheados ayer, igual o casi tanto como los dirigentes del PP, en el acto celebrado en el Palau Sant Jordi para protestar por el parón de la devolución de los 'papeles de Salamanca'. **Página 6**

Los barcos atracados contaminarán menos

La planta de ciclo combinado que Gas Natural quiere construir en el puerto, parada desde 2004, logra la luz verde medioambiental a cambio de dar electricidad desde tierra a los barcos. **Página 9**

Nuevos barrios para 50.000 pisos

El Gobierno definirá estos ensanches en cuatro meses

Viene de la página 1

Los ayuntamientos tienen la llave para que el pacto se cumpla. Hay suelo y parece que seguirá habiéndolo. La Generalitat tiene cuatro meses para fijar en el mapa nuevas zonas residenciales. Se trata de ensanches estratégicos previstos en el decreto ley de urbanismo en suelos que pueden ser tanto rústicos como urbanizables. Según prevé el mencionado decreto, en estos barrios al menos la mitad de las viviendas serán públicas, y el Ayuntamiento dispondrá de un 15% del techo para equipamientos o más vivienda social.

Su urbanización será rápida. El decreto fija que en un año el Ejecutivo deberá aprobar "el plan o planes directores urbanísticos" de la mitad de estas zonas. Fuentes cercanas al Departamento de Medio Ambiente y Vivienda afirman que estas áreas generarán alrededor de 50.000 viviendas públicas. En el caso de que el propietario del suelo no quisiera urbanizarlo, se podría llegar a su expropiación.

El director del Observatorio de la Urbanización de la Universidad Autónoma de Barcelona, Francesc Muñoz, asegura que si hasta ahora no han aflorado estas viviendas sociales es precisamente porque no ha habido una "visión territorial de conjunto". A su juicio, salvo los municipios con menos posibilidades de extenderse, el resto ha seguido un modelo de urbanización "expansivo" en el que primaban las casas unifamiliares, donde era difícil encajar la vivienda pública. "El pacto va hacia otro modelo, el de crear ciudades más densas y compactas con un parque resi-

dencial mucho más diversificado. Puede ser que la vivienda pública sea el elemento que facilite un nuevo urbanismo", asegura.

Otro motivo que lastraba la construcción de vivienda social, añade Muñoz, era la difícil gestión de los procesos de urbanización, que ahora se agilizarán. Los municipios no tendrán, pues, excusa para no promover vivienda. Fuentes cercanas a la Generalitat explican que varios alcaldes se resistían hasta hace poco a levantar pisos asequibles en sus municipios, puesto que era sinónimo de degradación. Los ayuntamientos del área metropolitana, añaden, han sido los primeros en sentir la presión ciudadana y, por ello, también los primeros en buscar suelo para alojamientos asequibles.

Tres de cada diez de los pisos que figuran en el inventario estarán en Barcelona. Tras la capital

Al menos la mitad de las nuevas áreas estarán destinadas a pisos sociales

Gavà y Cerdanyola son los municipios que prevén más vivienda pública

catalana, donde se promoverán 26.907 pisos sociales, Gavà (Baix Llobregat) concentra el mayor volumen de viviendas proyectadas (3.997) tras la aprobación de varios desarrollos, el mayor de



La Colònia Castellà, en el distrito de Les Corts de Barcelona, con promociones de pisos sociales. / C. SECANELLA

Los números empiezan a cuadrar

Los objetivos del Pacto Nacional por la Vivienda se antojan más alcanzables, a tenor de los números que ya manejan las administraciones. El principal fin es movilizar suelo para 250.000 pisos sociales, de los cuales 160.000 deberán estar terminadas antes de 2016. Los números empiezan a cuadrar. El Gobierno catalán tiene en fase de "ejecución inmediata" 15.540 pisos protegidos que promueven el Instituto Catalán del Suelo y los ayuntamientos que han llegado a convenios con la Secretaría de Vivienda.

Los cuales es el Pla de Ponent. Cerdanyola del Vallès, que en los últimos siete años sólo ha construido 157 pisos públicos, tiene suelo para 2.219 viviendas. Aunque a años luz del resto, tam-

En el inventario de la Generalitat hay, además, 83.333 viviendas en suelos que ya están reservados para alojamiento asequible. A éstas se añaden otras 19.879 cuyo planeamiento todavía no está adaptado a la Ley de Urbanismo de 2004, pero que deberá estarlo en breve. Es decir, los suelos disponibles, no todos inventariados, ya tienen capacidad para 120.000 pisos sociales. Si, como estima el Ejecutivo catalán, los nuevos ensanches que se definan en los próximos cuatro meses generan terreno para 50.000 viviendas

bién en localidades como Esplugues de Llobregat, que en los últimos siete años, según la Generalitat, no ha levantado ni un piso protegido, tendrá un parque de 145 viviendas públicas. En

más, la Generalitat prácticamente se garantiza el suelo necesario para construir las viviendas que prevé el pacto.

El Departamento de Medio Ambiente y Vivienda en principio era reacio a publicar las ubicaciones exactas de los suelos disponibles, para evitar cualquier movimiento especulativo. Sin embargo, los servicios técnicos afirman que finalmente se ha optado por elaborar una base de datos "viva" en la que vayan entrando y saliendo suelos a medida que se vaya cumpliendo el plan.

cualquier caso, todos deberán ponerse las pilas, puesto que si no procuran que al menos el 15% de sus pisos sean sociales, podrán ser penalizados fiscalmente.

BARCELONA, DÍA D. LOS PLAZOS PARA LA ALTA VELOCIDAD

Cumplir el calendario del 21-D es cada vez más difícil. Las últimas complicaciones hacen prever que el AVE no llegará a Sants el 2007.

EL AVE se aleja

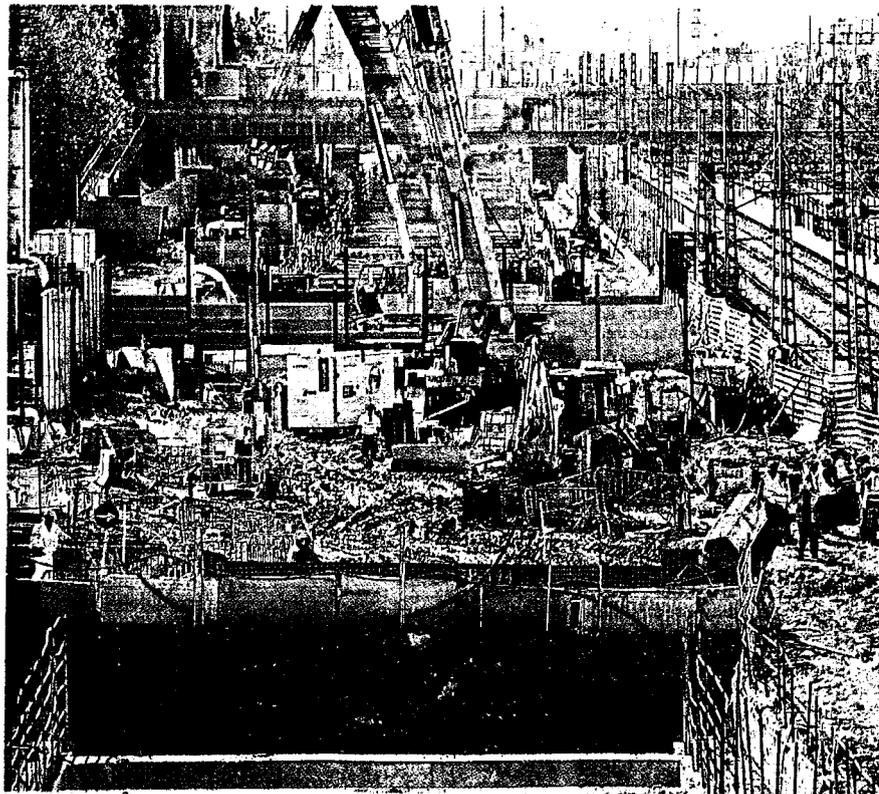
FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

Que el AVE llegue a Barcelona este 2007, y en concreto el 21 de diciembre, se ha convertido en materia de apuestas. Cuando parecía que los descreídos habían perdido todas las opciones y que se iban a descapitalizar pagando cenas, unos cuantos socavones en Bellvitge y un grave error constructivo en la zona de Gornal, a dos meses vista de la cinta inaugural y a las puertas de la estación de Sants, les ha permitido recuperar posiciones en el ranking de probabilidades. Como se ha visto, los obstáculos existen, no son elucubraciones de falsos agoreros o de pesimistas persistentes. El AVE se aleja. Y lo hace porque el mes que necesita el túnel dañado en el Gornal para ser reparado apunta a un cambio de planes para la llegada a Barcelona del 21-D, según han confesado fuentes de la obra.

El debate sobre el calendario se

ha reabierto con fuerza, y no sólo los pronosticadores hablan de que la alta velocidad se retrasará, sino que los políticos implicados en el asunto y que con más fervor defendían las previsiones han empezado estos últimos días a referirse a la fecha apuntada sin los dogmatismos anteriores. El cambio es posible, todo depende, ahora, de los informes que se han solicitado en torno a los incidentes registrados y la repercusión de los mismos.

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, abrió la puerta. Él, que fijó la fecha, que el pasado miércoles la mantuvo inquebrantable en el Congreso, rectificó 48 horas después. Fue el primero que se acogió a la fórmula de que la decisión, antes que política, es técnica. Toda una innovación, porque hasta ahora, la voz de esos técnicos se había supeditado totalmente a los diseños de una promesa electoral. Por esa puerta ya ha pasado el president Montilla, que también le ha quitado importancia a la fecha y otros dirigentes socialistas. Algunos auguran que



El movimiento de operarios en la zona de conflicto del AVE fue ayer muy elevado

Los escollos que tiene por delante la línea del AVE hasta llegar a Sants son todavía muy importantes

estos días habrá novedades.

Y todo esto porque las incidencias causadas en cercanías han evidenciado la dificultad de construir en un entorno urbano como es el de la antecala de Sants, una antecala densa de población, con importantes nudos viarios y ferroviarios y con un subsuelo "de las peores

condiciones", según algunos expertos, por cuanto se trata de una zona muy influenciada por el delta del Llobregat. El trazado del AVE ha de superar todavía unos cuantos escollos antes de que concluya la perforación de los poco más de 200 metros que faltan para llegar a la estación central de Barcelona.

A cualquier observador, una visita a los 12 kilómetros de trazado todavía en construcción -oficialmente se ha instalado el 96% de la plataforma de este tramo- le crea la sensación de que alcanzar la meta del 21-D no es una tarea fácil. Los responsables de Adif -ente del Ministerio de Fomento que gestiona las obras- lo desmentían, al menos

hasta el pasado sábado. Víctor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras y enviado especial a Barcelona para supervisar toda la operación, siempre replica en defensa del calendario que si se retrasase la fecha sucedería lo mismo, que poco antes de cortar la cinta aún se tendría que dar el último brochazo. Lo decía hasta el sábado, cuando también se apuntó al argumento de que todo depende de los informes técnicos.

Ahora, ante el enfado ciudadano por el corte de dos líneas de cercanías y de una de Ferrocarrils, tal vez se valorarán más los escollos que quedan todavía por el camino, corto pero difícil, y con poco mar-

Un mes mínimo para salvar el túnel

R. MONTILLA
Barcelona

El conseller de Política Territorial y Obras Públicas, Joaquim Nadal, reconoció ayer que el túnel de los Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) afectado ayer por el desplazamiento de un muro-pantalla no podrá estar operativo hasta dentro de uno o dos meses. Nadal señaló

que los trabajos necesarios para reparar el muro, situado en el polígono Gornal de L'Hospitalet, se prolongarán entre "un mes largo o dos meses", lo que provocará la interrupción del servicio en el tramo entre L'Hospitalet y Plaza de España de la línea del Anoa.

Es previsible que los trabajos no interfieran en los planes para reanudar el servicio de Cercanías en

el plazo de una semana. De momento, los especialistas barajan dos posibilidades para reparar los daños causados en el túnel: actuar reforzando la estructura desde abajo o hacer un agujero por la superficie para actuar sobre él.

Los alcaldes más directamente afectados por las restricciones de Cercanías se reunieron ayer por la tarde con el delegado de Gobierno,

Algunos alcaldes propusieron utilizar la vía marítima para comunicar los municipios del Garraf

Joan Rangel y el Secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, en un encuentro que duró unas tres horas. En la reunión, en la que participaron una quincena de ediles, así como la primera teniente de Alcalde del Ayuntamiento de L'Hospitalet, Nuria Marín, fueron informados de las medidas que tomadas por Renfe para mitigar los problemas en el servicio. Los alcaldes, principalmente de las comarcas del Baix Llobregat, Baix Penedès y Garraf presentaron diferentes propuestas que, según Morlán, de todas formas no se podrán llevar a cabo hasta el próximo martes. Una de estas posibilidades, formuladas, por varios alcaldes del Garraf es la comunicación de algunos municipios de esta comarca por vía marítima para así quitar presión a la red ferroviaria. Aunque algunos alcaldes se quejaron también de que se hubieran tomado las primeras medidas sin haberlos consultado previamente.

El alcalde de El Prat, Lluís Tejedor, señaló la importancia de adoptar medidas como el carril bus por la autopista que permita otras opciones fiables a las Cercanías.●

GUÍA MÉDICA

ANÁLISIS CLÍNICOS

DR. NIN LAB - TEST DELS ALIMENTS.
Rbla. Catalunya, 66, de 7 a 20 h. T. 902-424-424.
J. Torredellas, 49, baixos. Pg. Bonanova, 44, baixos.
Ramón Turó, 185, baixos. www.nin.es - Mútuet

ASISTENCIA

Interrupción del embarazo

AGROPACIÓ A. TUTOR MÈDICA. Clínica Cirugía Ambulatoria e interrupción del embarazo de

1º y 2º trimestre, alto y bajo riesgo. Aborto quirúrgico o farmacológico. Inf. genital, Anestesia local, sedación o general. Urgencias, 24 horas. Abierto sábados. Lignoras de tompos con alto en h. Vasectomía. Reconstrucción de vasectomía. Berguedà, 19. T. 93-419-26-26. www.tutormedica.com.

AGROPACIÓ CLÍNICA E.M.E.C.E.

- Aborto legal 1º y 2º trimestre. Informa y orientación.
- Consulta de Ginecología y Obstetricia.
- Diagnóstico precoz de malformaciones.
- Salud reproductiva.
- Ligadura de Trompas y Vasectomía.
- Cirugía endoscópica ginecológica.
- Esterilidad y fertilidad.
Abiertos sábados. C/ Angli, 39 bis.
T. 93-203-30-38. www.emce.es

GUÍA DE LA ENSEÑANZA

www.guiadelaseñanza.es

gp@gestio.com

IDIOMAS

INSTITUT EUROPEU. Inglés, Francés, Alemán, Català, Rus, Italià. Todos los niveles y horarios.
M. Fontana, Gran Gracia, 71. T. 93-237-37-55.
M. Plaça Sants Ctra Sants, 136. T. 93-339-63-76.
M. Sant Andreu Pons i Gallarza, 3. T. 93-274-34-44.
M. Urgell Sepúlveda, 145, baixos. T. 93-453-94-14.
M. Verdagué Pº Sant Joan, 110. T. 93-458-71-07.

M. Urquiza Via Laietana, 45. T. 93-318-48-01.
M. Verdagué Boilén, 150, pral. T. 93-457-50-56.

MAYORES 25 AÑOS

PRELAIOR. Gran Via, 547. T. 93-238-01-72 y 93-415-73-78. www.prelaior.com. Ac. Universidad (Mayores 25 años y Selectividad). Acceso a los C.F.G.S. Clases directas o a distancia. Horarios compatibles con sus obligaciones. Precios asequibles. Líder en nº de aptos comprobable.



MANE ESPINOSA

convertido en un dolor de cabeza. Los socavones son reales. Los técnicos señalan que la presión de las aguas freáticas sobre esas pantallas, a una profundidad de 30 metros, ha provocado la filtración de "migraciones de finos" por la mala ejecución realizada por las empresas OHL y Guinovart -la dos sociedades que conforman la UTE Hospitalet- ya que quedaron brechas entre unas piezas y otras. "La falta de estanqueidad es la que ha originado los agujeros", señala uno de los expertos. Antes de que aparecieran los seis cráteres que han perturbado el servicio ferroviario, hubo al menos otros 15 que no trascendieron. Las auscultaciones que se hacen ahora -cada cinco kilómetros y que se mantendrán al menos hasta febrero, con el AVE en circulación- han permitido evitar otros dos o tres de dimensiones considerables y algunos más de pequeños. La solución pasa porque dentro de dos o tres semanas se cierre la contrabóveda y se haga un trabajo de revisión de juntas. Entonces, a finales de noviembre, se acabará la amenaza, aseguran.

-El paso del Gornal, con Renfe-FCC
Se vio con claridad el sábado y eso que las obras importantes, las de perforación del túnel, no han empezado y sólo se está en fase de asentamiento del terreno con inyecciones de hormigón. La última parte de ese túnel que conduce a los andenes de Sants se perfora en mina. La previsión es que a finales de noviembre esté ejecutada la construcción de la plataforma y prácticamente se hayan instalado las vías, la electrificación e incluso las señales. Salvo un tramo de unos 50 metros, que son los que representan el paso del túnel por debajo de otro túnel, el de la línea de Ferrocarrils Llobregat-Anoia. En este punto se avanzará de forma especial y la instalación no se acabará hasta una semana o diez días después que el resto. Esa era la previsión hasta este fin de semana, cuando llovió sobre mojado puesto que el pasado 3 de julio se produjo otra incidencia similar al hacer unos sondeos para el AVE.

-Desprestigio ciudadano:
Es una decisión política y como tal, revocable. El primer obstáculo para la llegada del AVE el 21-D es el propio cálculo político. Ahí está el dilema: primar las obras y cumplir un compromiso electoral aunque para ellos se haya de distorsionar un transporte mayoritario como las cercanías, con el consiguiente enfado ciudadano, o mantener ese servicio a costa de ralentizar las obras del AVE, lo que daría carnaza a la oposición a pocos meses de las elecciones generales.

-El sellado del túnel:
La zona de Bellvitge de un túnel construido entre pantallas de poco más de cuatro kilómetros se ha

perar la construcción del paso del AVE. Algunos expertos consideran que está obra en concreto no se puede hacer de cualquier manera. El terreno es de los peores y cualquier incidencia repercutiría en una zona urbana considerable y en un nudo viario de valor estratégico. Antes de que lleguen las máquinas, los constructores de la línea Madrid-Barcelona ya llevan semanas haciendo inyecciones de hormigón, el denominado jet grouting.

-La afectación de la Riera Blanca
Está muy vinculada a la anterior. La construcción por debajo de la Riera Blanca, un área de mucha población -lo que por el método constructivo puede generar molestias y quejas-, y también una vía de conexión viaria -hace unas semanas se estableció un plan de desvíos- aparece como otra de las dificultades relevantes. Para evitar este problema, así como el de la Ronda del Mig, la construcción del túnel en mina avanza por cada uno de los extremos, mientras se deja aislada la zona entre esos dos puntos para atacarlos al final, tras consolidar el suelo. Es el entorno en el que la obra puede acabar más tarde y donde, en gran medida, está en juego el calendario Zapatero.

-El periodo de pruebas
Los términos constructivos están cogidos con pinza. Desde Adif se dice que las pruebas de alta velocidad propiamente dicha, la que va a 300 km/h, o más se están realizando en el tramo entre Rodà de

Controladores de la obra

El Ayuntamiento de Barcelona participa en el centro de coordinación ferroviaria organizado el pasado agosto a la vista del caos, y a cuyo frente se encuentra Víctor Morlán, número dos de Fomento. Los responsables municipales no ocultan su preocupación por la aparición de los socavones en Bellvitge, sobre todo porque consideran que tal vez la obra no se ha ejecutado de la mejor manera posible.

De ahí que, de cara a la perforación en Barcelona, donde se debe subrayar que el método constructivo no tiene nada que ver -se hará con tuneladora- les parece poco participar en la coordinación. Ramón García Bragado, cuarto teniente de alcalde y encargado del área de urbanismo e infraestructuras, pretende que los técnicos municipales formen parte de la dirección facultativa de la obra. Es decir, se quiere estar en el tajo. "No se trata de que no nos fiemos -explicó- sino de estar perfectamente informados y en el lugar adecuado si hay algún problema. Es la manera de aportar soluciones, a la obra y a la ciudad".

Barà, actual fin del servicio comercial, y Sant Vicenç dels Horts. Y, además, que lo que queda por probar no requiere tanto tiempo porque el trayecto se asemeja más a un servicio convencional. En el túnel del parque agrario, en el término municipal de Sant Boi, el tren reduce a 160 y en la Torrasa baja a 100 antes de frenar en Sants. Las fuentes del gestor aseguran que con quince días de pruebas es más que suficiente. En Sants, sin embargo, las dos últimas vías, de las seis que ha de haber, no estarán montadas hasta última hora. Algunos sostienen que este tiempo de prueba es poco y que en cercanías se han producido fallos en las instalaciones de recién instalación por eso, por la falta de experimentación.

-Los contratiempos
Los responsables del Adif, que en ningún momento, al menos hasta ahora, se atreven públicamente a contradecir la versión oficial de que la línea estará lista el 21-D, reconocen fuera de plano que van con el tiempo muy justo, al límite de las posibilidades. Si se les plantea que surja un problema inesperado, como unas verdaderas lluvias torrenciales -y no las tormentas utilizadas por las constructoras para justificar los socavones de Bellvitge- o un error (como el del sábado) a causa de las prisas o accidentalmente, su respuesta es el silencio. Y un gesto que parece de encomienda a alguna Santa Bárbara de las que se ven en los túneles de esta infraestructura en construcción.●

Los puntos más calientes para la llegada del AVE a Barcelona



FUENTE: Google Earth

Antoni Puigverd

Metáfora del tren

Después de un leve espejismo de normalidad, el caos ha vuelto a las vías catalanas. Es un caos de tal envergadura, que los máximos responsables políticos han decidido cortar por lo sano. Paso cerrado hasta nueva orden. Atrás ha quedado la estación de la planificación y la de las promesas incumplidas. Atrás la de las molestias incessantes y la de los retrasos convertidos en norma. Atrás ha quedado la estación de las miles de horas laborales perdidas y la de las complicaciones familiares causadas. Atrás ha quedado la incapacidad de los ministros de transporte (del popular Álvarez-Cascos a la socialista Magdalena Álvarez) para asumir responsabilidades políticas ante tal cúmulo de fiascos.

La atención está centrada en las cercanías de Barcelona, pero el que suscribe estas líneas sabe por triste experiencia de usuario de los trenes llamados regionales que

a 100 o 150 kilómetros al norte de la capital son habituales, aunque apenas son noticia, los retrasos y colapsos, la clásica desinformación y las paradas intempestivas en pleno recorrido, así como la progresiva conversión de los vagones en latas de sardinas que obligan a muchos pasajeros a realizar viajes de hora y media sin poder sentarse un solo minuto.

Descontando estas regulares contingencias, perfectamente asumidas por el viajero habitual, mis viajes a Barcelona habían transcurrido en los últimos dos años sin na-



da muy especial que contar: espectaculares caídas de ancianos intentando salvar el escalón de 40 cm que separa algunos vagones del andén, enfrentamientos entre el revisor y el típico listillo sin billete que sirven para castigar con retrasos de media hora a los viajeros que han pagado religiosamente. Hasta que el otro día, después de que el hombre del tiempo anunciara tormentas, presentí lo peor. Atardecía cuando intenté tomar el tren en el apeadero de paseo de Gràcia-Aragó. Pero allí estaba pasando y no era fácil saber qué. Los viajeros frustrados se acumu-

laron frente a los informadores. Preguntas y respuestas a grito pelado se eclipsaban en un colosal desbarajuste. Al parecer no pasaban trenes por aquella estación. A los que necesitábamos ir a Girona, nos encomendaron llegar en metro hasta Sant Andreu Comtal. Turistas perdidos, ampurdaneses ignorantes de los túneles suburbanos y una larga columna de aventureros nos lanzamos a la carrera por el laberinto metropolitano. No todos llegaron a la meta. Sudando, corriendo bajo la lluvia el trecho que conecta el metro y el tren, llegamos a una estación en la que dominaba un caos no menos espectacular que aquel del que procedíamos. Un desolado informador negó que de aquella estación partieran trenes hacia Girona o Figueras. Nos recomendó tomar el de Maçanet por la costa. Algunos picaron. Otros decidimos esperar. Llovía. Nadie sabía nada. Un anciano, desesperado, proclamó la necesidad de quemar un vagón. Un par de histéricos se peleaban. Pero dominaban en el ambiente el fatalismo y la resignación. Unidos en la fatalidad, inmigrantes fatigados, estudiantes famélicos y señoras perfumadas en visita de compras a la gran ciudad. Mirábamos caer la lluvia sobre las vías muertas. Una hora larga después, llegó un tren hacia Girona. Subimos y los que ya estaban sentados afirmaron proceder del paseo de Gràcia. Nunca supimos por qué nos enviaron a correr por los laberintos del metro, quizás para entretener nuestra espera. El tren paró un buen rato,

todavía, bajo la lluvia, en un descampado. Y después arrancó de nuevo, ambientado con los densos aromas de un lavabo con la puerta atascada.

Mientras regresaba me di cuenta de que el tren es la metáfora del poder en nuestro tiempo. Antes, en la máquina del tren mandaban, al unísono, la política y la economía. Después venían los vagones: primera, segunda, tercera. En los tiempos globales, manda exclusivamente la economía, en la máquina. Y en los vagones se mezcla todo el mundo como puede. ¿Dónde están los políticos? En todas partes: son los revisores. Controlan a los pasajeros. A veces riñen, a veces te multan, a veces te ayudan, a veces te informan, a veces te engañan. Pero no pueden garanti-

El tren es la metáfora del poder en nuestro tiempo. Los políticos están en todo el tren: son los revisores

zar ni la puntualidad, ni la higiene, ni el ritmo de frecuencia de los trenes.

A los políticos les exigimos respuestas para todo. Que ordenen el tráfico de las urbes, pero que no planifiquen como soviéticos. Que respeten la libertad individual, pero que satisfagan todas las necesidades colectivas. Que aúnen ecología y velocidad. Que inviertan en servicios públicos, pero que ayuden a la industria automovilística. No pueden ofrecer respuestas para todo. No pueden hacer llegar el AVE y garantizar a la vez el servicio de regionales y cercanías. Lo prometen, pero saben que no es posible. Y esta es la gran diferencia entre el revisor real de Renfe y el político profesional. El revisor, en el mejor de los casos, se encoge de hombros y dice "no tengo ni idea" o "esto va para largo, olvídese de la puntualidad durante los próximos años". Mientras que el político se cree el uniforme que lleva y promete soluciones. No lo elegiríamos si nos dijera: lo siento, todo no es posible. De ahí el círculo vicioso: el político promete la solución y en realidad está sembrando desilusión.

Salvador Alemany

Red viaria, el momento de decidir

Ha pasado otro verano y de nuevo nos hemos mostrado sorprendidos por lo que ocurre cada vez que los desplazamientos masivos de ciudadanos, nacionales y extranjeros, generan puntas de tráfico superiores a la capacidad de nuestra red viaria. Nos negamos a admitir lo que en todo el mundo se sabe, que ningún país es lo bastante rico para tener carreteras suficientes en las horas punta de los días punta.

Si la demanda aislada y creciente supera la capacidad de la red viaria, rígida a corto plazo, no podemos hacer otra cosa que asumir un cierto grado de congestión y tomar medidas, también tarifarias, para redistribuir los horarios y los modos de desplazamiento. Pero, dicho esto, no debemos esconder la necesidad de incrementar la capacidad de la red. Cosa que, por cierto, hace tiempo que no hacemos.

Aquí, el proceso histórico en la dotación de carreteras; la confrontación permanente entre partidos y entre administraciones, en un asunto que por su larga ejecución precisa de consensos, y los constantes cambios de

planificación han generado un debate desorientado, especialmente cuando se añade el concepto del peaje, que ha frenado el desarrollo de nuestras infraestructuras.

Catalunya tuvo, hasta principios de los noventa, la mejor red de vías de gran capacidad de todo el Estado. Gran parte de esta red era de pago, pero era la más completa. Hoy no es así. ¿Por qué?

Con la entrada de España en la Unión Europea, los fondos de cohesión europeos facilitaron la construcción de autopistas libres de pago en diferentes comunidades del Estado. A Catalunya, como a otras regiones europeas más desarrolladas, no llegaron fondos europeos ni estatales para construir autopistas gratuitas, lo que generó un sentimiento de agravio en el ciudadano catalán que ha condicionado la actuación de nuestras autoridades, que, sin recursos para construir vías gratuitas, no han reunido fuerza moral para construir nuevas vías de peaje.

Al contrario, hoy destinamos fondos autonómicos a reducir los peajes existentes y se han puesto en marcha autopistas de peaje en sombra con cargo a futuros presupuestos, para equilibrar las vías gratuitas con el resto del Estado. Pero... ¿con qué dinero y en qué espacio se construirán y mantendrán nue-

vas autopistas? Mientras existan vías de gran capacidad gratuitas, ¿quién aceptará vías de pago? El resultado de este debate es que continuamos sin modelo comprensible, mientras el territorio se sigue urbanizando y haciéndose más resistente a la obra pública.

Entretanto, la tendencia mundial es destinar los recursos presupuestarios a mejorar

La lógica factual diseñará un modelo sobre pago por uso en España y Europa, justo y comprensible para el usuario

la red secundaria de carreteras, optando por el pago por uso en las vías de gran capacidad orientadas al medio y largo recorrido, incluso las que hoy son gratuitas, como la mejor forma de dotarse de una buena red viaria.

En esta línea, las directivas europeas prevén para el 2012 el pago generalizado, al menos para vehículos pesados, en la utilización de las grandes infraestructuras viarias. También en EE.UU. el pago por uso aparece como una alternativa cada vez más sólida, en

especial ante la crisis en el mantenimiento de las infraestructuras, evidenciada con el hundimiento del puente de Minneapolis, y es presentada desde la Secretaría de Transportes del Gobierno Federal de Estados Unidos y desde la US Chamber of Commerce como la solución necesaria para garantizar la dotación de red viaria que exige una economía y sociedad competitivas.

Ha llegado el momento de que Catalunya, sin renunciar a los recursos financieros que le correspondan, consensue y defina su propio modelo de planificación y financiación de infraestructuras viarias, un modelo que concrete los criterios de pago y gratuidad, y por fin lo implante en todo su territorio, dejando de lado los agravios comparativos que la paralizan, para orientarse con convicción y agilidad a las fórmulas que, en todo el mundo, apuntan al futuro.

La lógica de los hechos y la evolución de las directivas europeas acabarán diseñando un modelo armónico sobre pago por uso en España y Europa, que hará que el sistema sea justo y comprensible para los ciudadanos. Entretanto, no es demasiado tarde para anticiparnos y salir de este círculo vicioso en el que estamos instalados. Depende en gran parte de nosotros.

Una industria indispensable



NESTOR TURRÓ HOMEDES

PRESIDENTE DEL GREMIO DE CONSTRUCTORES DE OBRAS DE BARCELONA Y COMARCAS

El sector de la construcción ha sufrido un profundo cambio en las últimas décadas. No sólo en la actividad, en la que todavía conviven técnicas milenarias, como la cocción o la utilización de la plomada, con la aplicación de las últimas tecnologías, sino también en la naturaleza de las empresas que la desarrollan.

En los últimos 30 años hemos pasado de un modelo de empresa integrada horizontalmente, que disponía de todo tipo de recursos y especialistas en plantilla para realizar un proyecto, a un nuevo modelo vertical en el que destaca la figura de la subcontratación especializada. El motivo es doble. Por un lado la naturaleza cada vez más compleja de los

proyectos y por otro el extraordinario avance técnico de aplicaciones y productos prácticamente inabarcable, técnica y económicamente, desde una única estructura empresarial.

Hemos pasado a un modelo de empresa vertical en el que destaca la figura de la subcontratación especializada

Fruto de este fenómeno se ha generado toda una industria auxiliar alrededor de la actividad tradicional. De este modo han aparecido nuevas herramientas, nuevas aplicaciones y nuevas máquinas

cada vez más complejas que requieren un aprendizaje especial para su uso, para su productividad así como para el cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales. Por tanto la época en que la empresa contaba con una excavadora que utilizaba parte de la plantilla, los años de flotas de maquinaria ociosa aparcada y de maquinistas cualificados infrautilizados es un pasado reciente que difícilmente se repetirá.

Desde el Gremio consideramos que la industria auxiliar de la construcción continuará teniendo una fuerte demanda y cada vez serán más las empresas que centrarán su actividad en este campo. A día de hoy el constructor alquila una máquina o incluso el resultado que de ella se espera, en forma de movimiento de determinados m³ de tierra por ejemplo, sin la necesidad de tener una flota propia de maquinaria.

Esto le permitirá al contratista contar con una organización propia más ligera y le otorgará la posibilidad de afrontar proyectos más complejos que si tuviera que enfocarlos con una estructura propia. La industria auxiliar le permite al contratista conseguir un volumen de trabajo indispensable para la supervivencia más aún cuando se trata de pequeñas y medianas empresas constructoras.

Esta ejecución coordinada de obras, asumida plenamente por el sector, parece quedar difusa en la interpretación que las administraciones hacen del mismo.

La Administración Pública mantiene una extraña actitud de rechazo hacia todo aquello que no se ajuste al modelo tradicional y romántico, de la disposición de recursos en propiedad o en plantilla sin admitir la ejecución coordinada de actividades complejas, mediante otras figuras mercantiles tan lícitas y legítimas como la propiedad (alquiler, subcontratación, etc.).

El rechazo de las administraciones a dichas fórmulas no favorece en absoluto a la pequeña y mediana empresa, verdadera protagonista de nuestro éxito empresarial, que supone más del 97% de todas las constructoras de Catalunya. De momento sólo hay lugar para las grandes empresas que son las que pueden mantener los parques de maquinaria necesarios para poder trabajar con el cliente público.

A día de hoy el constructor alquila una máquina sin la necesidad de tener una flota propia

Por esto, desde el Gremio Constructores de Obras Barcelona y comarcas abogamos por que las administraciones amplíen sus miras hacia la ejecución coordinada de obras, en las que tiene un papel relevante la industria auxiliar, puesto que no es un nuevo modelo de trabajo y sí es consecuencia directa del éxito del sector de la construcción en Catalunya. |

ENTREVISTA A JULIÁN NÚÑEZ, VICEPRESIDENTE DE SEOPAN

“Los costes de la construcción en España son de los más competitivos de toda Europa”



El sector de la construcción apuesta por Europa y la diversificación de su ámbito de actuación. Las constructoras destacan el buen nivel de la empresa española en cuanto a la tecnología y son optimistas respecto al futuro del sector, según la opinión de la Asociación Española de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional (SEOPAN), a pesar de una previsible bajada del empleo, que consideran un “periodo de acomodación”

¿QUÉ PERSPECTIVAS tiene el sector de la construcción en los próximos años?

Las principales empresas constructoras con capacidad para salir fuera apuestan por expandir su ámbito de actuación en Europa, a la que ven como un segundo mercado. En España, las empresas más fuertes pretenden diversificar su ámbito de actuación y uno de los objetivos es seguir manteniendo las cuotas de mercado.

¿Cuál será la evolución de la demanda pública y de la promoción privada?

Todos los gobiernos han apostado siempre por la promoción en infraestructuras, por lo que es una actividad que se va a seguir manteniendo en los niveles de los últimos años. En relación a la promoción privada, todo parece indicar una ajenación de los valores históricos que hemos tenido. El descenso, en cualquier caso, será suave y esperamos que sea un periodo de acomodación de dos o tres años.

¿Cómo afectará a la economía un descenso en la construcción de las viviendas?

Si baja la edificación es evidentemente que el empleo se resiente, pero no son cambios inmediatos. No estamos ante un escenario catastrófico, ya que hay mucho empleo en la construcción. Entre los años 1993 y 1996 el número de viviendas en España se redujo y es cierto que el desempleo aumentó lige-

ramente, pero no se produjo una crisis de estado.

¿Se ha trasladado el ahorro de costes por la industrialización de los procesos producidos al precio final de lo construido?

Los costes de la construcción en España son de los más competitivos de toda Europa y en los últimos diez años han subido por debajo del IPC. Nuestras empresas están, a nivel técnico, a la cabeza mundial, y pueden competir en cualquier país del mundo.

¿Qué papel juega SEOPAN para potenciar las inversiones en I+D+i? SEOPAN participa en la secretaría de la Plataforma Tecnológica Española de la Construcción, que acoge a todo tipo de empresas. Es, por tanto, la voz del sector empresarial en relación a la innovación dentro de la construcción. Una de las formas más eficientes que tiene la Administración para incentivar a las empresas es incorporar el concepto de I+D+i a los pliegos de contratación.

¿Cuál es su opinión en cuanto a la seguridad y salud laboral del sector?

Es uno de los temas con más relieve e impacto, y desde hace un año estamos colaborando con el Ministerio de Trabajo en este sentido. Las medidas adoptadas para reducir la accidentalidad no deben estar orientadas a endurecer las sanciones. Los accidentes se producen por causas determinadas y hay que atajar el problema de raíz. |

El urbanismo hipotecado

ÁLVARO DE DIEGO ZAMBRANO
ABOGADO, ESPECIALISTA EN URBANISMO
EX PROFESOR DE DERECHO ADMINISTRATIVO

Resulta loable que la actual Ministra de la Vivienda, a pocos meses de la publicación de la Ley del Suelo de ámbito Estatal de 28 de Mayo de 2007, se proponga una nueva ordenación jurídica del problema de la vivienda. Este tema ya está abordado por una profusión de normas de carácter autonómico, pues es precisamente la organización territorial del Estado Español en Autonomías la que determina las competencias exclusivas de éstas en materia de Urbanismo y de Vivienda, y además de forma profusa y firmemente estudiada.

Lo anterior no supone que aquel tipo de norma de difícil comprensión para un no especialista sea el principio o el continuo de una solución a un problema que desde el antiguo régimen (y ya en el antiguo régimen) se hacía sentir, pues no hay que olvidar, dentro del bloque normativo, la Ley Sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de Mayo de 1956, que supuso en aquel tiempo una sorprendente normatividad, al hablar de la función social de la propiedad y al acercar la propiedad absoluta a los límites de la pseudo-socialización de dicha propiedad, convirtiéndola en un Estatuto.

El carácter estatutario del Derecho de Propiedad en un régimen no Constitucional suponía un avance inesperado que dio lugar a una profusa bibliografía, y a la gran sorpresa del mundo jurídico (y también del no jurídico). El carácter estatutario se virtió en la potestad discrecional de la Administración Pública que, al formular y aprobar los Planes de Ordenación Urbana, tenía el poder de variar las calificaciones del suelo de los municipios mediante lo que se llamó, y todavía se sigue utilizando, el “ius variandi”, es decir, utilizar ese poder para variar la naturaleza jurídica de la propie-

dad, convirtiendo la propiedad rústica en propiedad urbanizable, en paralelo a las ampliaciones de los cascos poblacionales de las grandes ciudades, así como de las pequeñas. Ello, al final, podría producir un continuo urbano que, si en un principio dio algún resultado, a la larga rompía el Sistema Ecológico del territorio si se seguía con esa actividad frenéticamente, como efectivamente se produjo hasta el día de la fecha.

Lo cierto es que en este momento la actividad constructiva no puede paralizarse en sí misma, pues es uno de los elementos más importantes de la sistemática económica del Estado Español, y así lo debe reconocer el Gobierno. Y tanto lo reconoce que la necesidad sentida en el orden habitacional para los jóvenes y para los no tan jóvenes solamente puede paliarse mediante este otro sistema de hipotecas a 35 años; en definitiva, se vuelve al antiguo régimen: desaparece el derecho de propiedad urbana con carácter absoluto y se convierte en un Estatuto que según las circunstancias puede variar. El propietario se convierte en poseedor habitacional debilitado.

El problema se suscita cuando se enfrenta la ley constitucional del derecho a una vivienda digna con los límites que hay que imponer estatutariamente a la propiedad urbana o urbanizable, mediante el “ius variandi”. Límites que cada vez son más restrictivos, pero que en el fondo sigue latiendo el principio de la oferta y la demanda para la adquisición de suelo, atendido que el Estado no es provincial y sólo en determinadas circunstancias puede proceder a la expropiación de terrenos para la promoción de vivienda. En definitiva, aunque este tema solamente está esbozado, al que suscribe le asalta el conocimiento científico de que el sistema económico es el causante principal de esta disfunción: derecho a vivir dignamente e imposibilidad de vivir dignamente. No sabemos cuál es el límite de este sistema económico y cuál sea al que se pueda pasar en un futuro. Doctrina hay sobre este particular. |

ENTREVISTA CON JOAN ESCUER, PRESIDENTE DEL COL·LEGI OFICIAL DE GEÒLEGS DE CATALUNYA

“Los estudios geológicos aportan seguridad, garantía de calidad y ahorro”

El nuevo Código Técnico de la Edificación ha fomentado las aplicaciones de estudios geotécnicos en los terrenos

Los estudios geológicos y geotécnicos, hoy en día más demandados porque la aplicación de las nuevas normativas como el CTE así lo requieren, aportan beneficios en el ámbito de la seguridad y evita mayores impactos medioambientales. El Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya tiene como filosofía la defensa de la profesión y la representación de los profesionales, mediante sus estatutos, ante la sociedad y las instituciones públicas. Sus funciones son desde promocionar todo tipo de actividad en materia de geología, informar de proyectos de ley, realizar estudios, informes o dictámenes.



EL AVANCE DEL CÓDIGO TÉCNICO DE LA EDIFICACIÓN

El CTE tiene como objetivo establecer los protocolos y las intervenciones necesarias para todas las obras de ingeniería civil, pública o privada, las cuales serán de obligado cumplimiento. Es el geólogo el profesional capaz de realizar los estudios de terreno necesarios para poder realizarlas. Tras la aprobación de la Ley de la Ordenación de la Edificación, se han hecho estudios geotécnicos sistemáticos para las casas. El CTE, no sólo hace de éstos algo obligatorio sino que establece unas pautas de cómo hay que hacerlos y cuál ha de ser su calidad. En este sentido, el CTE es un avance, porque establece una normativa que hay que cumplir, con lo que se asegura que los cimientos de una casa son los correctos para su construcción y habitabilidad. El CTE incrementa la seguridad y el ahorro, a pesar de que se haya interpretado como algo que pueda encarecer el precio de las construcciones.

¿QUÉ APORTA fundamentalmente un estudio geológico al sector de la construcción?

Básicamente seguridad, garantía de calidad y ahorro. Seguridad y calidad, porque si no conoces bien el suelo sobre el que edificarás, puedes tener graves problemas; por otro lado evitamos que se dispare el presupuesto: cuando se conoce bien un terreno, el ingeniero puede diseñar para las características del mismo, y sabiendo que éste es de buena calidad, ello puede suponer gran ahorro de material. No se tiene que sobredimensionar la obra poniendo más cemento, por ejemplo, u otras materias primas.

¿Asesoran a los ingenieros y/o las constructoras o únicamente realizan los estudios previos?

Se hace de todo. Hay determinados trabajos que te piden hacer sólo análisis y, en otros, el geólogo diagnostica las cuestiones del suelo. Hay un trabajo de asesoramiento, esto cada vez es más recomendable, y existe la tendencia creciente de formar parte de equipos multidisciplinarios, para abordar los problemas con mayores garantías.

¿Cuáles son los daños colaterales derivados de la construcción para el medio ambiente?

Los daños colaterales son muy variados y vienen, fundamentalmente, de la explotación de recursos naturales que se necesitan para la construcción, como abrir canteras de donde hay que sacar material para fabricar cemento, ladrillos, yeso, vidrio... todo esto representa un impacto sobre el terreno, algo que, no obstante, está controlado por los departamentos y ministerios de Medio Ambiente. El reciclaje de la materia prima que se usa en la construcción para darle un uso nuevo está en un estadio bastante primigenio. Cada vez que se construye una casa se está ocupando un terreno, algo que también supone un impacto ambiental, y vamos viendo cómo se están invadiendo lugares en los que supone un riesgo, además, construir, como los que son proclives de ser inundados, por ejemplo. Otra cosa que afecta de forma más indirecta es la sobreocupación de espacios naturales y la utilización de sus recursos; por ejemplo, la sobreexplotación de la costa: todas las casas han estar dotadas de agua y, tanto si no hay agua como si la que hay

es subterránea, construir mucho puede afectar a su aprovechamiento. Todos estos problemas tratan de subsanarse. Sin embargo, en nuestro país existen carencias en todo lo que se hace relativo a la ordenación del territorio.

¿Cómo lleva a cabo un geólogo el control de calidad de los procesos geológicos aplicados a los sectores de la construcción?

Los geólogos participan en el control de calidad, básicamente, formando parte de los staff de oficinas de control técnico y de empresas constructoras, dedicándose en aspectos muy concretos de la dirección de obra. En una oficina de control técnico el geólogo supervisa los estudios geológicos, cuando un promotor hace una casa, en el cálculo de cimentación, etc. En esta oficina se mira si el estudio es verosímil, si hay alguna carencia... Por otro lado, el geólogo trabaja en la propia dirección de la obra.

“Existe la tendencia creciente de formar parte de equipos multidisciplinarios para abordar los problemas con mayores garantías”

¿Qué otro tipo de estudios se llevan a cabo y en qué consisten?

A raíz de la ley de urbanismo de Catalunya y su reglamento se ha hecho hincapié en el riesgo natural; está prohibido construir sobre un espacio inundable. Para determinar si un espacio es inundable o no, un geólogo puede ser requerido. Por ejemplo construir cerca de un torrente en el Pirineo, una rambla, en la costa... en donde se necesitan estudios específicos. Antes en los Ayuntamientos se urbanizaban terrenos y nadie miraba si éstos estaban afectados por desprendimientos u otras cosas. Esta ley, relativamente reciente, procura que esto no pase.

Se tiene la idea general de que, de la misma forma como pasa con los estudios de impacto medioambiental, los estudios geológicos no tienen una aplicación efectiva (ejemplos como el AVE, el hundimiento en el barrio de

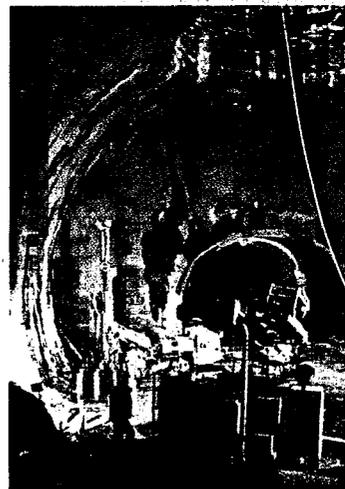
El Carmel). ¿Es esto cierto?

Esto ha sido cierto hasta ahora porque, precisamente, con lo que ha pasado con estos ejemplos, se ha visto la necesidad de impedir este tipo de desastres. Ha empezado a haber movimientos en Catalunya como la promoción de una ley de obra pública; la creación del Instituto Geológico de Catalunya... a nivel político se ha visto que hay que poner remedio, por tanto se está notando un cambio, que es tímido, evidentemente. Nosotros pensamos que hay mucho por mejorar pero, como mínimo, ahora existe un cambio de tendencia. Todos los organismos involucrados están reelaborando su trabajo alrededor de los problemas derivados de este tema.

¿Cómo deberían actuar los organismos públicos para mejorar esta situación?

Primero habría que dotar de recursos y de presupuestos los estudios geológicos, en sentido amplio. Se cree comúnmente que estos estudios encarecen las obras, algo que no es del todo cierto porque lo que puede costar una batería de estudios geológicos tiene un coste marginal comparado con lo que cuesta la propia obra. Aparte de esto, hay que hacer caso de los estudios, no guardarlos en un cajón. Se necesita la complicidad de un trabajo en equipo e incluso de la Administración. Una de las carencias que vemos también, debido a que somos una profesión relativamente joven, es que no hay suficientes geólogos en lugares clave para evaluar la información geológica. Desde el Col·legi tenemos que hacer presión en la Consejería de Política Territorial i Obres Públiques para que incorpore más personas a su staff. Pensamos que la información geológica ha de poder entenderla y gestionarla gente del ramo, geólogos, ingenieros geólogos, arquitectos...

¿Cómo es el trabajo conjunto real entre los geólogos, ingenieros y constructoras? Cada vez es más satisfactorio en el sentido de que los que son buenos profesionales y quieren ofrecer productos de calidad se preocupan mucho de tener bien trabados sus equipos; por lo tanto, una



constructora de prestigio tendrá sus geólogos, sus ingenieros, que serán capaces de entenderse entre sí. Hay que invertir en la tendencia de formar equipos, y la gente que quiere trabajar en la excelencia ya lo procura. Hasta hoy ha habido carencias en estos aspectos; ha habido defectos de comunicación, de entendimiento.

¿Cómo ha calado en el sector de la construcción, junto con todos los sectores relacionados, el nuevo Código Técnico de la Edificación?

Nosotros hemos detectado desde la aplicación del CTE una cierta picaresca, gente que trata de evadirlo. Sería relativamente sencillo por parte del Ayuntamiento pedir los estudios geológicos pertinentes antes de dar licencias de obra; sería una buena forma de controlar la correcta aplicación del Código Técnico. I

TRANSPORTS ■ SERVEIS EN CRISI

Alerten que el túnel del TGV pot afectar també el metro

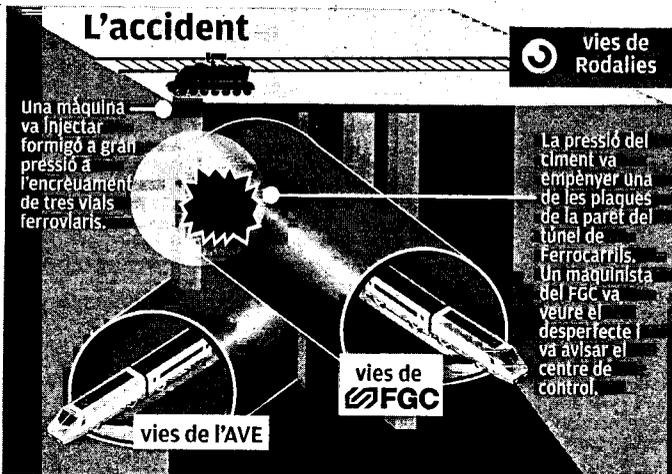
■ La Plataforma AVE pel Litoral sosté que "caldrà interrompre el servei" ■ Por a les conseqüències de la nova galeria subterrània

Redacció
BARCELONA

L'accident al túnel dels Ferrocarrils de la Generalitat a Bellvitge per una mala execució de les obres del túnel del TGV poden ser un avís del que pot arribar a passar a Barcelona quan es construeixi el túnel per a l'alta velocitat que ha d'unir l'estació de Sants amb la futura estació de la Sagrera. Això és el que es va advertir ahir des de la Plataforma AVE pel Litoral que considera que quan es faci aquesta galeria s'haurà d'interrompre el servei de metro en diversos punts de la ciutat.

Segons la Plataforma, el nou túnel que es farà al subsòl del carrer Mallorca i Provença creuen fins a sis línies de metro en sis punts diferents. Els punts d'encontre seran al carrer Balmes, al passeig de Gràcia, al passeig de Sant Joan, al carrer Marina, al carrer Cartagena i, finalment, a l'avinguda Meridiana. En aquest últim punt es passarà per sota una línia de tren i de metro.

En l'accident de Bellvitge va ser la injecció de formigó per a les obres del TGV la que va provocar una pressió sobre l'estructura del túnel dels Ferrocarrils de la Generalitat. Ahir encara s'estava estudiant el grau d'afectació de la línia.



Altres trams de l'AVE conflictius

Carrer Balmes	Ferrocarrils de la Generalitat	Carrer Marina	Línia 2 del metro
Passeig de Gràcia	Línia 3 del metro	Carrer Cartagena	Línia 2 del metro
Passeig de St. Joan	Línia 4 del metro	Avinguda Meridiana	RENFE i línia 1 del metro

Font: Plataforma AVE pel Litoral

EVA HDEZ.

Des de la Plataforma s'assegura que el subsòl dels carrers per on ha de passar el TGV "és molt perillós" per la confluència d'altres galeries. AVE pel Litoral denuncia que les obres s'estan duent a terme sense transparència en la informació. "Només s'ha donat informació pública del projecte bàsic, mentre que s'han ocultat els projectes constructius", va denunciar la

Plataforma. Pel que fa a les obres del TGV actuals, l'accident de dissabte només va fer aturar els treballs en un tram de cinquanta metres, just en el punt on es va detectar el problema al túnel dels Ferrocarrils.

ERC vol seguretat

Per part seva, el portaveu d'ERC al Parlament i candidat a les eleccions generals,

Joan Ridaó, va reclamar ahir al ministeri de Foment "totes les garanties de seguretat" per als passatgers de Rodalies de Renfe i per als treballadors de les obres del TGV, ja que l'alta velocitat no pot arribar a Barcelona "a qualsevol preu". Per Ridaó, és "desitjable" que l'alta velocitat arribi "com més aviat millor", però va recordar que "Catalunya està farta de serveis dolents". ■



El túnel del Gornal de FGC durant una visita recent d'obres abans de ser afectat per les obres del TGV ■ FRANCESC MELCION

Els servei de FGC, tancat durant almenys dos mesos

Redacció
BARCELONA

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va assegurar ahir que el tram de les vies dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) afectat per les obres del TGV, entre l'Hospitalet i la plaça d'Espanya, no podrà ser operatiu durant un o dos mesos.

Els túnels de FGC que passa pel polígon Gornal de l'Hospitalet podria haver patit desperfectes no només al mur, sinó a la volta, cosa que faria més llarga i complexa la reparació. Tècnics de la Generalitat

estudien dues possibilitats: actuar reforçant el túnel des de baix o fer un forat en superfície per actuar per sobre.

Un maquinista que condueix un comboi de la línia va detectar una afectació de la volta a la part del mur que és a tocar del sostre i va alertar de la deformació a dos quarts d'onze del matí, segons FGC.

El túnel Gornal era considerat un lloc sensible d'accident per la proximitat de les obres de construcció de la futura via del TGV. Els combois hi circulaven habitualment a una velocitat de només 10 km/h per prevenir possibles incidents. ■

CiU i IC-V demanen que s'ajorni l'arribada del TGV

■ Duran i Lleida exigeix a Zapatero que cessi la ministra Magdalena Álvarez

Redacció
BARCELONA

CiU i IC-V van coincidir ahir a l'hora de demanar l'ajornament de l'arribada del TGV a Barcelona. El secretari general de CiU, Josep Antoni Duran i Lleida, va destacar que "si hem esperat quinze anys l'arribada de l'alta velocitat, podem esperar quinze dies més". Per la seva part, el portaveu d'ICV al Congrés, Joan Herrera, va exigir la suspensió

immediata de les obres del TGV i que no es repreguin fins a elaborar un informe independent que auditi els treballs perquè "ja no em refio ni d'Adif ni de Foment".

Duran i Lleida també va tornar a demanar la dimissió de la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, i va destacar que el president del govern central, José Luis Rodríguez Zapatero, no ha complert la seva promesa que els problemes ferroviaris estarien resolts al setembre. "Ara ens trobem que els problemes s'han agruats i ja és hora que Rodríguez Zapatero assumeixi responsabilitats políti-

ques i les concreti en la titular de Foment", va subratllar Duran i Lleida.

Des de CiU, també es va pronunciar el president del grup municipal a l'Ajuntament de Barcelona, Xavier Trias, que va titllar de "gran escàndol" la manera com s'estan executant les obres del TGV. Concretament, Trias va criticar "la improvisació" i "les presses" amb què s'estan fent els treballs.

Obsessionats amb el 21-D

Unes presses que tampoc passen despercebudes per a Herrera, que va acusar al ministeri de Foment d'estar obsessionat amb l'arribada del TGV a Barcelona el 21



Josep Antoni Duran i Lleida, a l'esquerra, i Joan Herrera van coincidir a l'hora de demanar l'ajornament del TGV ■ AVUI



de desembre i despreocupat dels usuaris de Rodalies.

Per la seva part, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va assegurar ahir que "tal com van anar les coses" dissabte, s'havia de prendre la decisió de suspendre el servei ferroviari en el tram entre Sants i

Bellvitge. "No hi ha més remei", va destacar Nadal, en declaracions a ACN.

El conseller també va dir que la seguretat dels usuaris i dels treballadors "passa per davant de tot" i després els preocupa el restabliment del servei. "Només en tercer lloc" es pensa en les obres del TGV. ■

PRS
Tecnología de Almacenaje

PALLET RACKING SYSTEMS

NUESTRA EXPERIENCIA ES SU SOLUCIÓN

ESTANTERÍAS METÁLICAS

ALTILLOS-TAQUILLAS

PRS y KIND Systems
DISEÑA- FABRICA- INSTALA

PRS 902 103 998
comercial@grupopr.com
www.prsgrupo.com