



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 6-11-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

RAYET

Construcción de once depuradoras

■ Rayet se ha adjudicado el contrato de construcción y posterior explotación de once estaciones depuradoras de aguas residuales en la provincia de Cuenca por 13,8 millones de euros. Una de las depuradoras, la de Tarancón, es en consorcio con ACS, mientras que, para las otras diez, tiene como socio a Dinotec.

TRAS LA TRANSFORMACIÓN DE LA COOPERATIVA EN SOCIEDAD LIMITADA

La multinacional francesa Alstom cierra la compra de Ecotècnia

El fabricante de aerogeneradores con sede en Barcelona prevé alcanzar este año una cifra de negocio de 350 millones de euros.

EXPANSIÓN. Barcelona

El grupo francés Alstom comunicó ayer la finalización del proceso de compra del fabricante catalán de equipamientos para energía eólica Ecotècnia, una adquisición valorada en 350 millones de euros que se anunció el pasado 26 de junio. La operación estaba condicionada al cambio del régimen

jurídico de Ecotècnia, que debía pasar de ser una sociedad cooperativa a una sociedad de responsabilidad limitada, precisó Alstom en un comunicado. La transacción recibió el visto bueno de la Comisión Europea el pasado 20 de septiembre.

La multinacional francesa destacó ayer que el nego-

cio de Ecotècnia -cuya sede está en Barcelona- "completa la cartera de Alstom en energías renovables y marca una etapa importante en su desarrollo". Según el grupo galo, Alstom "aporta a Ecotècnia su capacidad de inversión, su implantación mundial y acceso a sus recursos tecnológicos".

La empresa cuenta con

una planta en Catalunya, situada en El Pla de Santa Maria (Alt Penedès), y otras cuatro en el resto de España: Coreses (Zamora), Somozas (Ourense) y Río de Pozo (A Coruña) y Buñuel (Navarra). Ecotècnia emplea a 765 personas y prevé superar este año 350 millones en cifra de negocio.

7. CASTELLÓN

El ladrillo ha sustituido a la agricultura en la provincia de Castellón. El más claro ejemplo es Marina d'Or, la macrounificación que el plan de choque contra el urbanismo salvaje del Ministerio de Medio Ambiente quiere limitar. Para ello propondrá que no se permitan más recalificaciones.

La amenaza del urbanismo más duro

► El Gobierno critica "la barrera" de Marina d'Or
► 600 edificaciones invaden el dominio público

MARÍA FABRA
Castellón

Castellón es ejemplo de lo que no se debe hacer, si la intención es apostar por el desarrollo sostenible. Y el futuro pinta aún más negro en un litoral donde el cemento ha ganado la batalla a la agricultura, hasta hace poco dueña de los terrenos más preciados. El peligro es que invada también los espacios protegidos, que aún "sostienen" amplios márgenes junto a las playas.

El desarrollismo eclosionó en Castellón en los 90. Los remedios para paliar la barrera urbanística ya existente son muy escasos. Las vacunas, muy caras. Y el diagnóstico, muy grave. La Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa —el amplio diagnóstico sobre el estado del litoral que Medio Ambiente ha elaborado en dos años de trabajo y al que ha tenido acceso EL PAÍS— lo especifica en la radiografía sobre el litoral de Castellón.

"Presión urbanística muy fuerte", "playas encajadas", "riesgo de saturación", "incremento de demandas de playas" son algunos de los conceptos que utiliza el plan de choque de Medio Ambiente contra el urbanismo salvaje al analizar Castellón.

Las estrategias para salvaguardar este litoral, tal como señala el documento, pasan por la adquisición de terrenos en una franja de 500 metros, la protección de los parques naturales costeros amenazados y por dejar "fuera de ordenación" los puntos en los que existe una edificación masiva en el límite de la línea de costa como al norte de Peñíscola, Marina d'Or y su área de expansión, y la zona comprendida entre el puerto de Castellón y Burriana.

Esto significa que en decenas de miles de viviendas sólo se permitirán obras de conservación y mantenimiento de los edificios pero no grandes modificaciones ni cambios de uso.

Sobre Marina d'Or afirma que "las intervenciones urbanísticas de gran impacto que se están llevando a cabo al norte de Oropesa suponen un modelo urbano duro, que entra en fuerte contradicción con las condiciones ambientales de la zona. Generan una barrera en el frente litoral y provocarán una presión humana sobre el mismo, insostenible en términos de futuro". El ministerio de Medio Ambiente no sólo se ha fijado en el espacio ya construido, para el que propone una "mejora de la calidad paisajística" y su declaración como "fuera de ordenación", sino que hace referencia a las previsiones de desarrollo urbanístico que quiere "vigilar".

Medio Ambiente critica "la caótica costa" de Castellón a Benicàssim

En miles de casas se prohibirán grandes obras y recalificaciones

El hecho es que la expansión de la macrounificación Marina d'Or se sitúa junto a un parque natural, el Prat de Cabanes Torrealba, que no cuenta con ningún "colchón" que imposibilite que a dos metros del límite

del parque se estén construyendo edificios.

Además, en el mismo término de Oropesa, pero más al interior, está pendiente de aprobación una macrounificación de más de 18 millones de metros cuadrados, proyectada bajo "el amparo" de la construcción de un parque temático. La urbanización, que promueve también Marina d'Or, prevé un aumento de población de hasta 200.000 habitantes, cuando la actual es de 10.000, e incluye 40.000 viviendas, tres campos de golf, seis hoteles con 7.500 plazas, una pista de esquí artificial, un casino, 12.000 plazas de aparcamiento privadas, además de otros aparcamientos públicos y residenciales, una zona nocturna de ocio con 34 locales y sus propios parques de atracciones, uno de civilizaciones y otro acuático.

Las previsiones apuntan a que la macrounificación precisará de 20 millones de metros

cúbicos de agua al año, poco más de lo que consume la ciudad de Albacete.

"La invasión" del litoral no afecta sólo a este tramo, ya que la delegación de Costas ha realizado un inventario en el que especifica la existencia de unas 600 edificaciones que invaden el dominio público marítimo terrestre a lo largo del litoral castellonense. La estrategia se basa

también en recuperar este terreno, actuar contra los infractores y en retirar concesiones.

Al norte de la provincia, el estudio de Medio Ambiente describe un tramo en el que la edificación "coloniza de manera casi continua" el litoral, mientras que la demanda de playas es superior a las posibilidades que ofrece la costa, por lo que propone "no realizar más construcciones".

Plan contra el urbanismo salvaje de Castellón

RÍO CENIA-VINARÓS

• Adquisición de terrenos no urbanizables que se encuentran en la margen derecha del río.

BENICARLÓ-PEÑÍSCOLA

• Incorporar al marjal los terrenos entre éste y la playa de Peñíscola, unos dos kilómetros en los que hay construidos 12 bloques de pisos.

ALCOSSEBRE-OROPESA

• Declarar "fuera de ordenación" los terrenos urbanizados y urbanizables entre Torrealba y Marina d'Or. Esto supone impedir las grandes obras y las recalificaciones y permitir sólo el mantenimiento.

BENICÀSSIM-PUERTO DE CASTELLÓN

• Realización de un estudio global de estabilización ante un tramo de costa caótica.

OROPESA-BENICÀSSIM

• Adquisición de los terrenos que recorren el litoral entre ambos municipios.

ALMASSORA

• Declarar "fuera de ordenación" el tramo comprendido entre el puerto de Castellón y la desembocadura del Mijares.

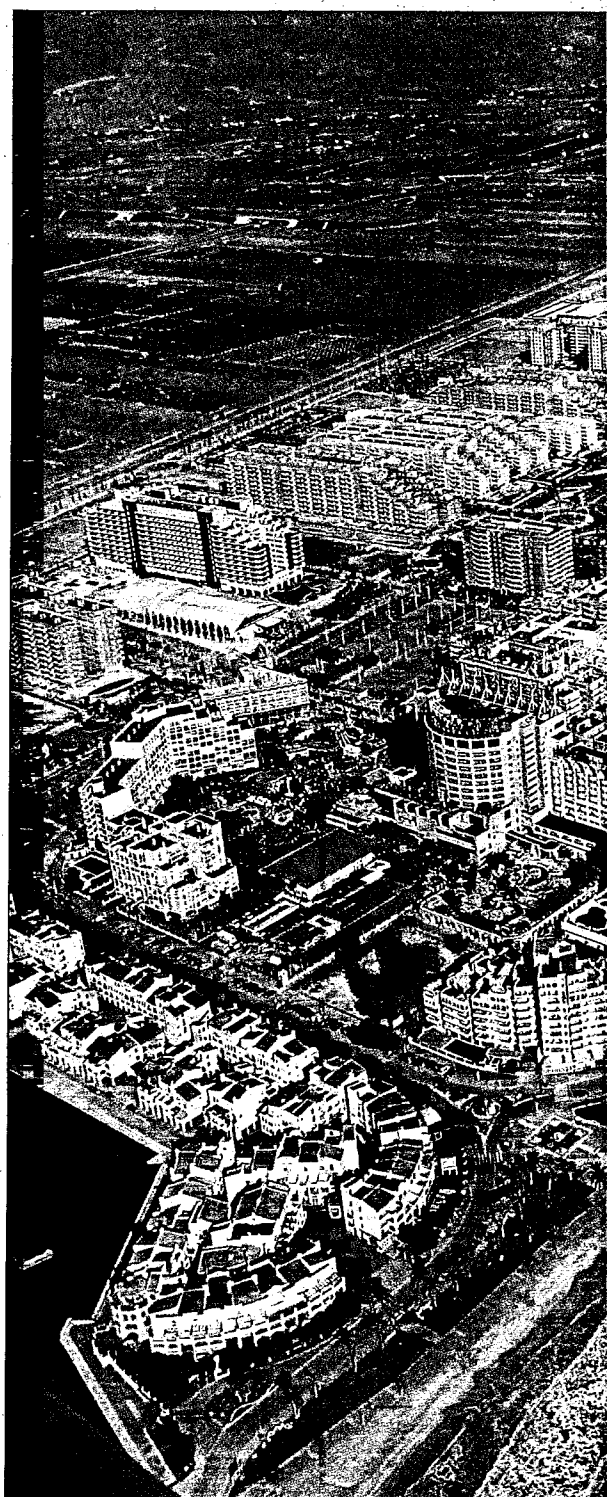
BURRIANA

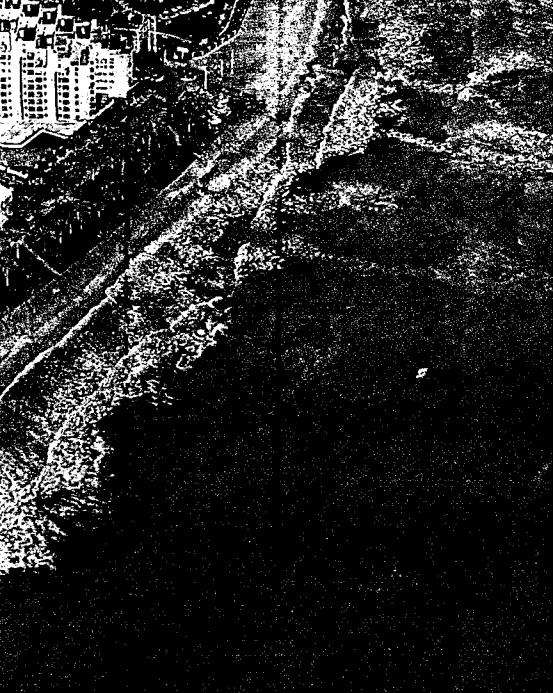
• Demolición del espigón que arranca del dique de abrigo del puerto.
• Puerto de Burriana-Sagunto. Ampliación de los espacios protegidos hasta la línea de costa.

CASTELLÓN

Población 559.761 habitantes
Costa (kilómetros) 139
Urbanización del primer kilómetro de costa 23,5%
Porcentaje deslindado (tercer trimestre de 2007) 86,1%

Fuente: Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa del Ministerio de Medio Ambiente, INE. EL PAÍS



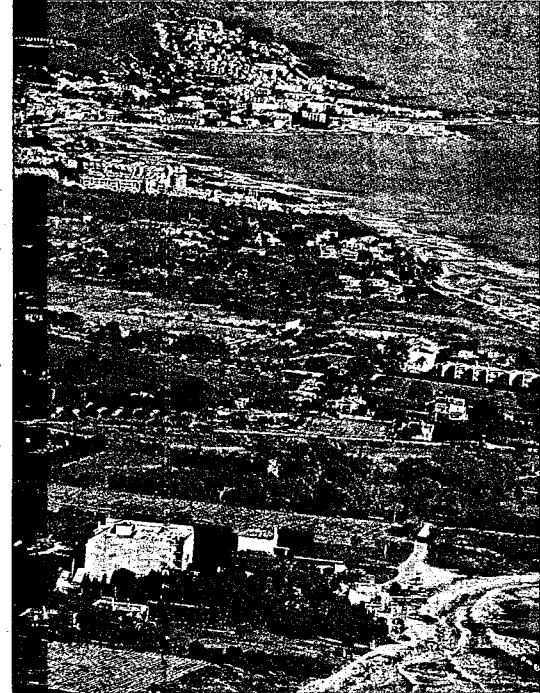


nes cercanas" a la línea marítima. Entre Vinaròs y Benicarló, se apuesta por contener la urbanización en primera línea, ya que aún existe una franja de suelo no urbanizable que "constituye una banda de permeabilidad medioambiental muy positiva".

Entre Peñíscola y Alcossebre se encuentran más de 10 kilómetros de frente litoral protegido en la Serra de Irta, declarado

parque natural y Lugar de Interés Comunitario. Allí "debe evitarse el proceso urbanizador, a toda costa". Sin embargo, existe un riesgo de saturación urbanística en sus límites, por lo que Medio Ambiente plantea endurecer los criterios de protección frente a la presión urbanística.

El norte de Oropesa está marcado por Marina d'Or, con "peligro de colmatación humana" y



sin posibilidad de realizar espigones de estabilización de la playa para controlar la regresión de la costa. Mientras, el sur del término municipal se plantea como una zona muy vulnerable, en la que todavía existe la posibilidad de contener la urbanización. Para ello, el proyecto propone la compra de los terrenos de la línea de costa para ejecutar un recorrido turístico cultu-

ral y natural para peatones y bicicletas.

Entre Benicàssim y Castellón se perfila una "costa caótica", con edificaciones prácticamente en la línea del mar y una playa en constante regresión. Sin embargo, poco se puede hacer ya en una zona tan consolidada y, al margen de medidas para liberar las franjas de servidumbre, las propuestas de actuación

De arriba abajo, el urbanizado litoral entre Nules y Burriana; un tramo de costa entre Benicàssim y Oropesa del Mar, donde Medio Ambiente quiere comprar terrenos en la costa para frenar el urbanismo salvaje, y un zona entre Oropesa y Torreblanca, en la que se observan casas sobre la misma playa. / CARLES FRANCESC

apuntan a la realización de un estudio global de estabilización de la costa.

Al norte de Castellón aún existe alguna posibilidad, con lo que Medio Ambiente propone ampliar el parque del Pinar hasta la desembocadura del Riu Sec, en una zona que actualmente se usa como aeródromo. "Deberá conseguirse especialmente la no consolidación urbana", dice como propuesta. Sin embargo, ya existe un proyecto para este tramo, la Ciudad de las Lenguas que aún está por definir.

Al sur del puerto de Castellón, la *Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa* apunta otra gran propuesta: declarar fuera de ordenación los terrenos situados desde el extremo sur portuario hasta la desembocadura del río Mijares, que está protegido, lo que abarca el frente litoral de Almassora. Más al sur, apuesta por recuperar los antiguos terrenos de dominio público de la playa del Arenal, en Burriana, y demoler un espigón del puerto de este municipio.

+ EL PAÍS.COM

► **Fotogalería.**

Vea otras imágenes de la urbanización salvaje en el litoral de la provincia de Castellón.

SIN TREN HASTA EL 30-N LAS REPERCUSIONES DEL RETRASO EN LA REAPERTURA DE CERCANÍAS

Fomento cree difícil abrir una sola vía de la línea del Garraf

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

sentir en el anclaje de los edificios de Bellvitge y Gornal en los que los vecinos han denunciado grietas. Estas inyecciones de hormigón son consecuencia de la campaña de "auscultación geofísica" para caracterizar el subsuelo de la franja definida por las vías de la línea del Garraf -de algo más de un kilómetro-, la traza de alta velocidad, los viales y los inmuebles próximos.

De estos primeros resultados -los estudios realizados antes, si existieron, no tuvieron en cuenta el impacto del túnel del AVE y las

tonces un informe de las constructoras en el que se garantice la consolidación. A partir de aquí se harán pruebas de ralles, electrificación y señales. Durante 24 horas circularán trenes vacíos, para certificar la calidad de la instalación, e incluso se desarrollará una prueba de inundación de la vía.

En paralelo, la situación resulta más compleja. El número de puntos a afianzar es más elevado, tanto por la propia constitución del terreno como por el resultado de las subsidencias -incidencias en el lenguaje común- originadas por la filtración del terreno hacia el túnel en excavación (parada). "No se asusten", ironizó el secretario de Estado antes de señalar que, costará más o menos, pero se logrará equilibrar este área de conflicto, en parte gracias al relleno de mortero, pero también por la influencia de la impermeabilización de la parte del túnel ya ejecutada, y que es la única obra vinculada al AVE que está en marcha en ese tramo.

Sin embargo, esta dificultad de estabilización es la que complica la vuelta a la normalidad. Víctor Morlán remarcó que, en unos diez días, el servicio se podría reiniciar por la vía 1. Pero esto provoca una reflexión sobre la adecuación del plan alternativo. Esta reflexión ha de analizar si se espera a que la vía 2 se recupere, y se mantienen las cosas tal y como están -los ciudadanos ya han adquirido la dinámica-, o bien si es factible una reapertura parcial. Esta cuestión conllevaría readaptar el plan alternativo por cuanto también se podrían ver afectadas las líneas del norte. Se-



Y lo que queda. Los usuarios empiezan a estar más que cansados del trajín que supone viajar en cercanías cuando se viene, o va, del sur. Pero esta situación aún va para largo

INCONVENIENTES

Abrir a medias afecta a líneas que funcionan y obliga a cambiar el plan alternativo

QUEJAS

Salvo la Generalitat, todos los partidos y los usuarios critican el nuevo calendario

filtraciones producidas por su mala ejecución- demuestran que la vía 1 de la línea del Garraf, la más alejada de la infraestructura en construcción, se encuentra en mejor estado. En esta parte, los defectos son puntuales y quedarán previsiblemente tratados a finales de esta semana. Esto es lo que espera Morlán, quien confió en tener en-

Pérdidas por valor de 208 millones

Los problemas ferroviarios en Barcelona tienen un precio: 208 millones de euros. Este es el cálculo que ha realizado la patronal catalana Pimec, en la que se incluye la nueva fecha estimada, la del 30-N, para la entrada en servicio de las líneas cerradas o afectadas parcialmente desde el pasado 20 de octubre. A los quince días transcurridos desde entonces y los 30 de noviembre que permanecerá cortado el servicio de cercanías, se han de añadir los 45 del corte de la línea Llobregat-Anoia de los Ferrocarrils, con un coste diario de 6,7 millones. Según Pimec, en las cuentas de las consecuencias económicas debe incluirse el coste del mayor tiempo que emplean los 160.000 afectados para ir al trabajo y volver

a casa. Esto genera un gasto adicional en canguros, guarderías y comidas fuera del hogar que la patronal cifra en 3,8 millones. Además, unos 210.000 euros diarios se emplearán en combustible y peajes derivados del uso del coche. Asimismo, el coste calculado para las empresas sería de 1,4 millones al día, tras contabilizar no sólo la pérdida derivada del retraso de los empleados, sino también el tiempo de transporte adicional en el traslado de mercancías y otros costes derivados de la congestión del tráfico. Los autónomos, obligados a reducir su jornada laboral, dejarán de percibir 271.000 euros al día. Al no vender billetes, los operadores ferroviarios -Renfe y FGC- pierden un millón diario.

ria, a partir del comentario del número dos de Fomento, vestir un santo para desnudar otro.

Como todo es opinable, el secretario de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, aseguró que Fomento hace todo lo posible por conseguir la ansiada normalidad Nadal, además, apostó por crear un consorcio, junto al ministerio y los ayuntamientos, para gestionar estas grandes obras, como la del paso por el centro de Barcelona. En el otro extremo se situaron todos los demás. ICV calificó de inaceptable el plazo del 30-N y CC.OO. acusó a Fomento de priorizar las obras del AVE. El portavoz de CiU en el Congreso, Josep Antoni Duran Lleida, sostuvo que Rodríguez Zapatero ocultó información la semana pasada, porque ya debería saber que lo de cercanías iba para largo. El popular Alberto Fernández Díaz se refirió a una nueva chapuza del PSOE mientras que el republicano Jordi Portabella habló de la "improvisación planificadora".

A los usuarios, la fecha del 30-N les cayó como una bomba.

Toyo Ito alerta de que la Sagrada Familia corre peligro

BARCELONA Redacción

Entre quienes creen que el AVE puede dañar la Sagrada Familia está Toyo Ito. El arquitecto japonés expresó ayer su preocupación por el impacto que pueda tener la construcción del túnel ferroviario bajo la calle Mallorca en el templo, que, as su juicio, podría ser irreversible. "Encima del túnel está previsto construir una fachada de gran peso -más de 20.000 toneladas- y si pasa este túnel es posible que haya un hundimiento; siento un poco de peligrosidad", manifestó el autor de la celebradísima mediateca de Sendai y, en Barcelona, de la am-

pliación del recinto de Gran Vía de la Fira de Barcelona.

En una visita que hizo ayer por la mañana acompañado por el ingeniero experto en estructuras, el también japonés Mutsuro Sasaki, Toyo Ito destacó que "si la Sagrada Familia fuera una obra arquitectónica construida hoy en día y hecha por un equipo de ingenieros actual, la comprobación de la peligrosidad y de la seguridad sería mucho más fácil". Como el templo se levanta por fases, prosiguió, "es bastante difícil comprobar que la obra puede ser muy segura con el paso del túnel". Y concluyó: "Como arquitecto, opino que si

se puede evitar el riesgo, mejor".

Sasaki consideró que "hacen falta investigaciones más detalladas" que concreten "qué no pasará nada". Por la tarde, Ito y Sasaki pronunciaron una conferencia enmarcada en los actos de celebración

Los responsables del templo han detectado problemas con los materiales de sujeción del 'trencadís'

del 125 aniversario de la colocación de la primera piedra del templo de Antoni Gaudí.

Por su parte, el arquitecto jefe de la Sagrada Familia, Jordi Bonet, explicó que la junta constructora del templo ha detectado problemas con los materiales que se han utilizado desde los años 70 para sujetar el *trencadís*, nombre con el que se designan las piezas de cerámica que recubren parte de su estructura y que caracterizan la arquitectura modernista catalana y, especialmente, las obras de Gaudí.

Bonet precisó que estas anomalías afectan también a las piezas que se colocan actualmente, conocidas como Epoxi. "Están mejor las naves antiguas, en las que se utilizó como mecanismo de sujeción del *trencadís* la cal y el cemento, que no las naves edificadas los últimos treinta años", dijo Bonet. "No nos fiamos de los actuales materiales porque sabemos que duran 40 años", reconoció el arquitecto jefe.

Por ello, periódicamente se tendrá que renovar este material para asegurar la fijación.

El propósito de los responsables de la Sagrada Familia es que el templo dure "miles de años" pero en la actualidad, puntualizó Bonet, "los materiales de sujeción no duran tanto, al igual que el acero inoxidable no es inoxidable al cien por cien". Por ello, la intención es utilizar un sistema que dure como mínimo un siglo, y que periódicamente tendrá que revisarse y poner de nuevo. El arquitecto jefe del templo expiatorio recordó que en los últimos meses se localizaron dos fragmentos de *trencadís* en el suelo, motivo por el cual decidieron cubrir algunos pináculos de la fachada de la Pasión.

CiU y el PP reiteraron ayer su oposición al paso del túnel del AVE junto a la Sagrada Familia y reclamaron a Fomento que "congele" su adjudicación hasta después de las elecciones generales.

FEDERACIÓ DE MUNICIPIS DE CATALUNYA

La Federació de Municipis de Catalunya muestra las iniciativas urbanísticas de 9 ayuntamientos en BMP

La transformación urbanística de las ciudades y la vivienda pública centran la oferta que presentan los ayuntamientos

Barcelona

Por tercer año consecutivo, la Federación de Municipios de Catalunya (FMC) está presente en el Barcelona Meeting Point, después del éxito de las dos anteriores convocatorias. Un stand conjunto coordinado por la Federación permitirá que 9 ayuntamientos catalanes muestren diversas actuaciones urbanísticas, entre las que destacan los proyectos de promoción de vivienda social y las actuaciones en suelo industrial.

El stand de la Federación albergará delegaciones de los ayuntamientos de Badalona, Gavà, Mataró, Montcada i Reixac, Reus, Sabadell, Sitges, Terrassa i Viladecans. Cada municipio cuenta con un espacio para mostrar sus proyectos urbanísticos y ofrecer información a las miles de personas que visitan el Salón.

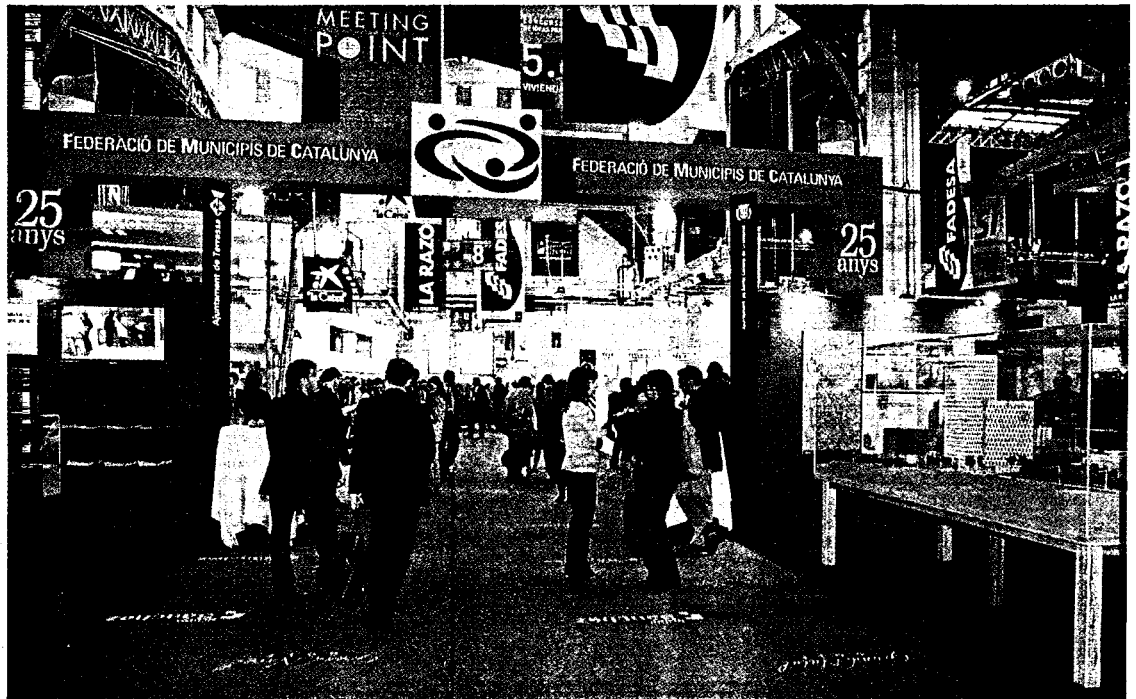
Los ayuntamientos aprovecharán el escaparate que supone el salón BMP para dar a conocer sus actuaciones más emblemáticas, como la transformación de parte de la ciudad que está realizando el Ayuntamiento de Badalona o la construcción de viviendas en Gavà. Mataró presenta el proyecto Front de Mar, que permitirá duplicar su fachada marítima y convertirla en la capital del Maresme en un espacio de referencia. También se expondrá la transformación urbanística que se está realizando en Montcada. Reus presentará el proyecto del Tecnoparc, un parque tecnológico que transformará 156 hectáreas para captar empresas con valor añadido.

El Ayuntamiento de Sabadell dará a conocer proyectos como la urbanización del nuevo barrio de Can Gamús que contará con más de 3.000 viviendas, 47.600 metros cuadrados de superficie industrial y 40.500 metros cuadrados de suelo industrial-terciario o el nuevo Centre de Fires i Convencions. Sitges presentará una serie de acciones que constituyen su proyecto de ciudad del siglo XXI y que incluye nuevas acciones de innovación y mejoras de infraestructuras.

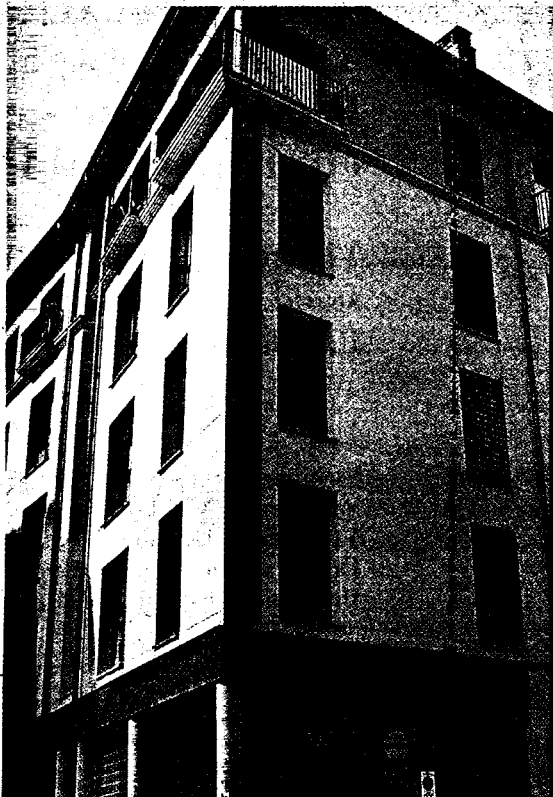
La actuación en vivienda pública centrará la presencia del Ayuntamiento de Terrassa, bajo el lema "Vivienda pública, la fórmula Terrassa". Viladecans dará a conocer el Pla Llevant 21, propuesta para mejorar los barrios del este de la ciudad: la Torre Roja, Campreciós, la Riera y el Mas Ratés.

La muestra de los ayuntamientos catalanes permitirá conocer la gran actividad que realizan los municipios para hacer realidad la construcción de viviendas sociales y de proyectos urbanísticos que transformarán estas ciudades.

Más información:
www.fmc.cat



The Federation of Catalan Municipalities showcases the urban development initiatives of 9 town councils at BMP



The urban transformation of cities and public housing are key factors of the projects being presented by town councils

The Federation of Catalan Municipalities (FMC) will be attending Barcelona Meeting Point for the third consecutive year after the success of the previous two events. This joint stand, coordinated by the Federation, will enable 9 Catalan town councils to showcase their various urban development projects which include social housing developments and industrial land ventures.

The Federation's stand will be accommodating delegations from the town and city councils of Badalona, Gavà, Mataró, Montcada i Reixac, Reus, Sabadell, Sitges, Terrassa and Viladecans. Each municipality has its own space to showcase its urban development projects and give information to the thousands of people visiting the Show.

The town councils will be taking advantage of the platform provided by BMP to publicise their most important projects, such as the transformation of part of the city being undertaken by the Badalona City Council and the construction of residential housing in Gavà. Mataró will be presenting its Front de Mar project which will double the existing seafront area and turn the capital

of the Maresme into a benchmark of urban development. Another exhibit will be the urban development currently being undertaken in Montcada. Reus will be presenting the Tecnoparc project, a technology park which will transform 156 hectares of land in order to attract added-value companies.

The Sabadell City Council will be showcasing projects such as the development of the new Can Gamús neighbourhood, with more than 3,000 dwellings, an industrial estate of 47,600 square metres and 40,500 square metres of land for tertiary-industrial use, and its new Trade Fair and Conference Centre. Sitges will be presenting a series of projects making up its town plans for the 21st century, which include innovative schemes and improvements to infrastructures.

Public housing projects will be a highlight of the Terrassa City Council's presentation under the slogan of "Public Housing, the Terrassa Forum". Viladecans will be showcasing its Pla Llevant 21, a proposal for improving the neighbourhoods to the east of the town: Torre Roja, Campreciós, La Riera and Mas Ratés.

This exhibition by Catalan councils will showcase the tremendous work being undertaken by these municipalities to bring to fruition the construction of social housing and urban development projects that will transform these towns and cities.

Further information:
www.fmc.cat

Nous enfocaments per augmentar l'oferta de pisos de protecció oficial

El Pacte Nacional per a l'Habitatge preveu accions per agilitzar l'obtenció i la urbanització del sòl

Els ajuntaments seran bàsics per poder desenvolupar les estratègies

M **SOFIA MARTÍN**
Àrea Monogràfica

En els últims anys, la reserva de sòl per a la construcció de pisos de protecció oficial s'ha convertit en una eina fonamental per resoldre les dificultats d'accés a la vivenda. La realitat mana, i sense sòl no es pot construir. En conseqüència, no es pot obtenir una oferta suficient de vivendes assequibles.

Precisament per aquest motiu, amb el temps, la política de vivenda s'ha enfocat cap a altres camps en què les polítiques de sòl i urbanístiques han pres una rellevància especial. Aquesta nova perspectiva es va començar a desenvolupar durant la legislatura del 2004-2006 amb l'aprovació del pla per al dret a una vivenda i el pla de sòl 2005-2010.

Entre altres mesures socials, la primera iniciativa contempla subvencions als ajuntaments i a les entitats sense ànim de lucre per a la compra de sòl destinat a vivendes protegides.

El segon pla assenyalava possibles ubicacions on l'Institut Català del Sòl (Incasòl) pot treballar amb els ajuntaments perquè es construïxin vivendes amb un percentatge de participació majoritària de la protecció oficial. El resultat d'aquests nous enfocaments donarà fruit a mitjà o llarg termini però, avui dia, ja s'han concretat més de 50.000 vivendes d'aquest tipus.

REPTES I PLANTEJAMENTS

Per part seva, el Pacte Nacional per a l'Habitatge contempla mesures per mobilitzar el sòl amb l'objectiu de construir un total de 250.000 pisos de protecció oficial. El pacte ha estat acordat recentment entre el Govern de la Generalitat, els ajuntaments de Catalunya i gairebé tots els agents relacionats amb el sector. Com a repte número u s'especifica la *Millora de l'accés a la vivenda, especialment per als joves*. Amb aquest objectiu es preveuen set accions, i una d'elles passa per agilitzar els procediments per a l'obtenció i urbanització de sòl.

Una de les mesures per agilitzar els tràmits serà declarar sectors d'urbanització prioritària. Encara que, de fet, aquests sectors s'han concretat en el recent decret llei de mesures urbanístiques de caràcter urgent, aprovat pel Govern. En aquest decret s'hi especifiquen les anomenades *àrees residencials estratègiques*, que s'hauran de delimitar a les principals localitats de Catalunya amb l'objectiu de resoldre el dèficit de sòl d'ús residencial protegit.

Aquestes àrees es caracteritzaran per cinc aspectes: la densitat mitjana (mínima de 50 vivendes per hectàrea), l'equilibri entre vivendes lliures i protegides (serà d'un mínim del 50% del total



Un dels edificis promogut per l'Incasòl, a Torrelles de Llobregat.

UN DELS OBJECTIUS FONAMENTALS ÉS CONSTRUIR UN MÍNIM DE 160.000 VIVENDES

ES DETERMINARAN ÀREES RESIDENCIALS ESTRATÈGIQUES ALS PRINCIPALS MUNICIPIS

de les unitats), la seva integració en la ciutat preexistent, la dotació de serveis i la connexió amb el transport públic.

Tenint en compte les necessitats definides en el Pacte Nacional per a l'Habitatge, el Govern -amb prèvia consulta amb els ajuntaments- elaborarà els plans directors urbanístics per a aquestes àrees estratègiques residencials, en coherència amb les determinacions del plantejament territorial.

En aquest sentit, es preveu que, en un termini màxim de 16 mesos (des de l'entrada en vigor del decret llei), la Generalitat disposarà d'un plantejament que permetrà la construcció de la meitat de les vivendes previstes en aquestes àrees residencials estratègiques.

Però el primer resultat d'aquesta nova figura de plantejament urbanístic veurà la llum durant els quatre primers mesos, a partir de l'entrada en vigor d'aquest decret llei. Serà llavors quan el Govern formularà els plans directors urbanístics de delimitació i ordenació de les àrees estratègiques. Aquesta formulació es farà a partir d'un document

d'objectius que determini les necessitats de vivenda que puguin ser satisfetes durant el primer quadrienni, i que també identifiqui els municipis amb capacitat territorial per emplaçar-les.

INICIATIVES DESTACADES

Un dels objectius fonamentals del Pacte Nacional per a l'Habitatge és construir un mínim de 160.000 vivendes protegides en deu anys. Per aconseguir-ho, a més d'altres accions per obtenir sòl, el pacte contempla cinc iniciatives destacades:

→ **Inventariar els sòls mobilitzables.** Significa localitzar els sòls de titularitat pública i les reserves de sòl per a vivendes protegides, segons les actuacions dels ajuntaments i de la Generalitat. Paral·lelament a l'elaboració del pacte, el Govern ha fet un primer inventari que s'haurà d'actualitzar amb regularitat. En l'actualitat, aquest inventari ja localitza sòl per a 103.000 vivendes de protecció oficial.

→ **Territorialitzar les necessitats potencials del sòl.** Es farà a partir del pla

territorial sectorial de vivenda, que permetrà quadrar les necessitats de sòl per a vivendes protegides amb les necessitats de la població. El paper dels ajuntaments serà fonamental perquè hauran de preveure les estratègies de sòl adequades a les necessitats municipals de vivenda a mitjà i llarg termini.

→ **Incrementar la disponibilitat de sòl municipal.** L'increment serà, com a mínim, del 40% del sòl generat en nous sòls municipals mobilitzats. En el cas de les requalificacions de sòls urbans d'altres usos, aquestes reserves seran, com a mínim, del 60%.

→ **Mobilitzar els sòls de l'Administració i de les empreses de l'Estat.** L'objectiu és posar sòls i vivendes en desús al mercat de lloguer protegit. També es pretén impulsar la transferència de la titularitat d'aquests béns a la Generalitat i a les administracions locals.

→ **Concedir ajudes.** Les ajudes es destinaran a la compra i urbanització de sòl per a vivendes protegides, dins la línia que ja havia desenvolupat la Secretaria d'Habitatge des del 2004. ©

Professionals que afegeixen valor al procés d'edificació

Un estudi del Col·legi d'Aparelladors de Barcelona identifica 32 ocupacions especialitzades

Les seves funcions se situen entre l'àmbit tècnic i l'empresarial

M JORDI MATEOS
Àrea Monogràfics

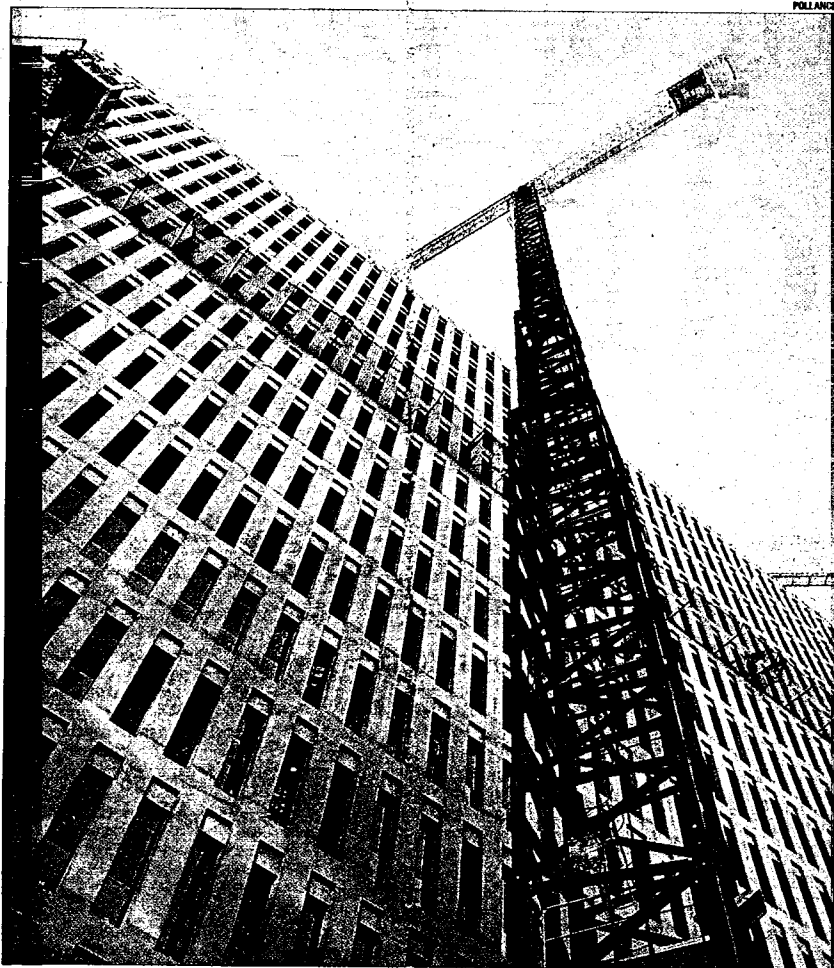
El Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Barcelona (CAATB) ha elaborat recentment el primer model per a la gestió dels recursos humans per competències professionals, aplicable al conglomerat humà que intervé en el procés d'edificació. L'estudi *Model de Competències dels Professionals del Procés d'Edificació* aporta una visió global dels perfils professionals que intervenen en el procés constructiu de l'edificació, i n'analitza les funcions, ocupacions, coneixements, competències, habilitats i comportaments.

Mentre que la gestió per competències ja està molt avançada en el sector industrial, el CAATB és pioner en la introducció, dins del sector de la construcció, d'una de les teories més valorades actualment per les empreses pel que fa a l'organització del capital humà professional segons els criteris de competències. L'estudi identifica i desenvolupa set perfils professionals bàsics, 32 ocupacions i un ampli espectre de coneixements i competències que situen el professional del procés constructiu en un àmbit híbrid, entre els coneixements de la tècnica constructiva i la gestió empresarial.

Aquest model es va iniciar a partir d'un ampli treball de camp. En primer lloc, es va definir el concepte *procés constructiu*, a continuació, se'n van localitzar i enumerar les diferents professions, i així es va definir una funció bàsica de cadascuna d'elles. Després, es van agrupar les diferents ocupacions en perfils professionals que descrivien, al seu torn, i en bloc, les parts més importants del procés constructiu. El següent pas va ser definir quines capacitats ideals havia de tenir cada professional i d'aquí es va passar a definir-ne les competències.

Un dels elements que va impulsar el CAATB a l'iniciar el projecte és que la majoria de les ocupacions que han sorgit durant l'elaboració del model les poden dur a terme professionals de l'arquitectura tècnica. En el punt de partida del treball s'hi va detectar que l'activitat sectorial de l'edificació presentava indefinició i desconeixement sobre nombrosos aspectes, especialment pel que fa als professionals. Així, per exemple, la figura del *project manager*, molt implantada en països anglosaxons, apareix com a figura emergent a Espanya, quan, en realitat, aquí també existeix.

L'evolució del sector ha estat més ràpida que l'evolució de l'organització i formació dels professionals, i això ha provocat que els treballadors hagin desenvolupat noves funcions i hagin creat noves ocupacions sense la sistematització que requereix la competitivitat.



Procés d'edificació de la Ciutat de la Justícia de Barcelona i l'Hospitalet de Llobregat.

El model trenca amb aquesta situació i, així mateix, ajuda a entendre que una obra és una organització i que funciona com una empresa on, a part de la mà d'obra, hi intervé un organigrama, un entramat de professionals diferenciats i especialitzats, més enllà dels perfils bàsics que la gent reconeix a través de les titulacions (com pot ser la d'arquitecte o la d'aparellador) i que, en conjunt, formen la maquinària complexa que fa possible la construcció d'un edifici.

L'aplicació d'aquest sistema implica la posada en marxa d'un procés de canvi important en l'organització dels recursos humans professionals del sector de la construcció. El *Model de Competències dels professionals del Procés d'Edificació*, elaborat pel CAATB, pretén posar fi a una assignatura pendent del sector: realitzar una actualització profunda i estructural del coneixement dels professionals que intervenen en el procés constructiu, i que, en el complex engranatge de la construcció, encara són la part menys visible d'un autèntic iceberg. ©

SET PERFIS BÀSICS

→ **Project management** → Direcció tècnica de l'obra → Gestió de la producció de l'obra → Directiu → Auditoria tècnica externa de control de qualitat → Coordinador de seguretat i salut → Generalista

TRENTA-DOS LLOCS

DIRECCIÓ TÈCNICA DE L'OBRA: director d'execució, director d'obra, tècnic de seguiment a peu d'obra, tècnic de control de qualitat de materials, tècnic de control econòmic

'PROJECT MANAGEMENT': project manager, construction manager, gestor urbanístic

GESTOR PRODUCCIÓ DE L'OBRA: cap de grup, cap d'obra, cap de producció, cap del departament d'estudis, cap del departament de compres, tècnic d'estudis, tècnic de qualitat i medi ambient

DIRECTIU: director general / gerent, delegat, director tècnic, director de producció

AUDITORIA EXTERNA - TÈCNICA DE QUALITAT: auditor tècnic de projectes, auditor tècnic d'execució de l'obra, auditor final, assistent tècnic / consultor, cap d'auditoria tècnica, cap del servei de seguretat, tècnic de prevenció de seguretat i salut en l'obra, tècnic de seguretat del servei de prevenció (nivell superior), tècnic de seguretat del servei de prevenció (nivell intermedi), auditor de seguretat, coordinador de seguretat i salut, safety manager

PROFESSIONAL GENERALISTA: professional generalista

“Vivim la posta de sol del petroli: arriba l'hidrogen”

SISTEMA DESEQUILIBRAT • “Els EUA han d'aprendre a equilibrar el mercat i el model social” **PROBLEMA** • “El canvi climàtic hauria de concentrar tots els esforços” **UNIÓ** • “La revolució energètica i la de la comunicació van juntes” **Per: Joan Maria Piqué**

Jeremy Rifkin (Denver, EUA, 1943) és economista. Als EUA aixeca polseguera, i se l'ha titllat d'“alarmista” i de “guru dels neoludjistes”. El ludisme era un moviment que al principi de la Revolució Industrial destruïa els telers perquè, afirmaven, prenia la feina als teixidors. En canvi a Europa és un home escoltat, assessor de molts governs, com el de Romano Prodi, i també de José Luis Rodríguez Zapatero, a qui ajudarà a preparar el programa electoral socialista. Ahir va ser a Barcelona convidat per Caixa Sabadell.

¿Vostè és el Woody Allen de l'economia, menyspreat als EUA i adorat a la vella Europa?

[Riu.] No és cert que Allen sigui menyspreat als EUA. Jo tampoc, treballa en moltes universitats i assessorant empreses nord-americanes. Ara bé, m'ha trucat l'administració Bush en els darrers temps? La resposta és no [riu]. Però és cert que faig a Europa la major part de la meua feina, assessorant governants i a la UE.

Hi havia una part seriosa en aquesta pregunta...

Cert. Crec que el mercat és essencial, però no suficient. És el que

en dic *el somni europeu*. Cal equilibrar el model social i el model de mercat, retribuir la iniciativa individual per assumir riscos i ser emprenedor, però el que el mercat no fa bé és redistribuir el fruit d'aquest esforç. Si el mercat és l'únic àrbitre, passa com als EUA, on els rics s'enriqueixen més i la classe mitjana s'empobreix. El motiu pel qual treballa a Europa és que aquí hi ha un equilibri entre el model social i el de mercat.

Les darreres setmanes hem vist aterrits com pujava el petroli. S'aturarà?

Estem a la posta de sol d'un règim energètic anomenat petroli, gas i urani. Aquestes energies mouen l'economia global, formen la nostra roba, els plàstics, els productes farmacèutics... Ara tenim problemes fonamentals: el canvi climàtic, l'increment del preu del petroli, la inestabilitat als països productors. Quan vaig escriure *L'economia de l'hidrogen* deia que el preu del barril arribaria als 50 dòlars i em van dir catastrofista. Ja supera els 90 i arribarem als 100.

Creu en el canvi climàtic?

És la gran qüestió de tot plegat. No ens adonem de la immensitat

del problema. Som en un estat d'emergència, i tots els esforços haurien d'anar en una sola direcció: resoldre el canvi climàtic. El panel de científics de l'ONU diu que la temperatura de l'aigua pujarà tres graus en una generació: és tornar un milió d'anys enrere, al pleistocè. Cadú cop que hi ha hagut un canvi climàtic al planeta ha costat un milió d'anys recuperar la biodiversitat perduda. Estem veient que l'Àrtic es desfà. El panel de científics de l'ONU va dir que passaria al segle XXII, i està succeint a principis d'aquest.

Què es podria fer per aturar-ho?

Cal un canvi de règim energètic. Els grans revolucions econòmiques de la història es donen quan es combina un canvi en la forma d'organitzar l'energia i un canvi en la manera de comunicar-nos per explicar el nou règim energètic. Les primeres civilitzacions mesopotàmiques van acumular energia en forma de magatzems de gra, i això va requerir noves formes de cultivar, grans obres com els canals, i moviments de masses de gent. Per millorar la seva eficiència van inventar l'escriptura. Ara tenim una profunda revolució en les comunicacions; tenim un sistema comunicatiu descentralitzat, amb infinitat

d'emissors, distribuïts horitzontalment. I el nou règim energètic serà l'energia distribuïda.

Què vol dir això?

El 2020 el 20% de l'energia vindrà de fonts renovables. Vol dir la generació d'energia al jardí de casa. Es pot generar a tot arreu: amb el sol, el vent, la força de les ones, petits embassaments... i emmagatzemarem l'energia en forma d'hidrogen. El govern espanyol ha estat el primer del món a fer obligatòries les plaques solars per a tots els edificis nous. És una revolució. Hem passat del diari i les televisions centralitzades a l'Internet al PDA, capaç de rebre i emetre text i vídeo. D'aquí a vint anys hem d'imaginar que cada edifici, cada cotxe, camió, serà una central elèctrica mòbil, i l'emmagatzemaran en forma d'hidrogen. Serà la revolució de la comunicació repartida, organitzant i gestionant l'energia repartida.

Així hem de vendre les accions que tinguem de les petroleres?

I tant que sí. Tot i que algunes, com Shell i BP, ho comencen a veure. ■

*** Jeremy Rifkin** és president de la Fundació de Tendències Econòmiques

TRANSPORTS ■ SERVEIS EN CRISI

Toyo Ito creu que el TGV posa en perill la Sagrada Família

■ El prestigiós arquitecte japonès diu que cal "evitar el risc" de construir el túnel tan a prop ■ Destaca que és una obra dissenyada fa més de cents anys

Montse Frisach
BARCELONA

L'arquitecte japonès Toyo Ito (1941), autor de l'ampliació de la Fira 2 de l'Hospitalet, va advertir ahir del risc que suposa per a l'estructura de la Sagrada Família que hi passi tan a prop el túnel del TGV. Ito va visitar ahir les obres del temple acompanyat del seu enginyer d'estructures Mutsuro Sasaki. Tots dos van pronunciar una conferència a la tarda a la nau central de l'edifici, dins de la programació per celebrar el 125è aniversari de la col·locació de la primera pedra del temple.

Gran admirador de Gaudí, Ito creu que caldria evitar que el túnel passi a una distància tan curta del temple expiatori. "Com a arquitecte, crec que, si es pot evitar el risc, molt millor", va afirmar. "Si la Sagrada Família fos una obra arquitectònica actual, la comprovació del grau de perillositat i de seguretat seria més fàcil -va explicar Ito-. El problema és que aquesta és una obra de més de cent anys i que s'ha

anat construint en fases, i això fa que sigui més difícil de comprovar si l'obra pot estar segura amb el túnel".

El pas del TGV no només pot afectar l'estructura de l'edifici gaudinià, sinó que també pot provocar vibracions pel pas dels trens, segons va afirmar Toyo Ito.

Perill d'enfonsament

De la mateixa opinió és l'enginyer Mutsuro Sasaki, malgrat que creu que caldrien estudis més detallats sobre el que podria suportar l'estructura del temple. De tota manera, Sasaki considera que, tenint en compte "que es tracta d'una obra d'una magnitud tan gran, amb una façana de tant de pes, és possible que es produís un enfonsament". "Definitivament, hi veig perillositat", va assegurar Sasaki.

L'enginyer va instar a fer estudis més detallats sobre l'impacte del túnel: "Si el túnel ha de passar per aquí, cal que es faci una investigació més detallada perquè no passi res. Aquesta és l'opinió d'un estranger".

D'altra banda, l'arquitecte en cap del temple, Jordi Bonet, va aprofitar aquestes declaracions de Toyo Ito per tornar a insistir en el perill de construir el túnel tan a prop del temple. El túnel del TGV passaria molt a tocar de la que serà la façana de la Glòria i en el nivell de "la capa terciària, que no és l'adequada per a aquest tipus d'obres, tal com s'ha demostrat amb el que ha passat ara a l'entrada de l'Estació de Sants". Bonet tem, a més, que, en el cas que el túnel es construís, serien les obres del temple les que s'haurien de paraitzar.

Material problemàtic

Bonet també va reconèixer que s'han detectat problemes en alguns materials que s'han utilitzat des dels anys 70 per subjectar el trencadís dels pinacles, en concret, en l'anomenat Epoxi2, que ha provocat que s'hagin trobat fragments de ceràmica al terra de la façana de la Passió. "Hem de trobar un sistema que duri com a mínim un segle i que periòdicament s'hagi de revisar". ■



L'arquitecte Jordi Bonet acompanya Toyo Ito en la visita a la Sagrada Família ■ PERE VIRGILI

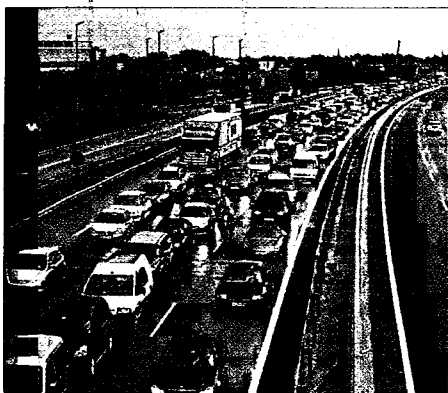
"El meu treball està cada cop més a prop de Gaudí"

Després de visitar les obres del temple durant gairebé dues hores, Toyo Ito va confessar que havia quedat molt impressionat de com d'avançats estan els treballs de construcció. Ito és un gaudinià convençut, i la seva arquitectura ho demostra amb una evolució cap a formes cada cop més orgàniques, que

recorden les geometries extretes de la natura de l'arquitecte català. "Vaig venir per primer cop el 1971, durant el meu viatge de noces. Aleshores jo estava més dins del corrent de l'arquitectura moderna. Però a partir dels anys 90 vaig veure que l'arquitectura moderna havia arribat al seu límit i era massa industrial. I

vaig obrir la meua arquitectura cap als elements de la natura i el medi ambient. Per això puc dir que cada cop estic més a prop de Gaudí".

Ito va explicar que les obres de la Fira-2 a l'Hospitalet van a bon ritme. L'arquitecte també està realitzant una façana per a un hotel del passeig de Gràcia.



Molts treballadors han d'agafar el cotxe cada dia perquè no funciona el servei de Rodalies i FGC ■ AVUI

Pimec calcula que el caos costa 208 milions d'euros

Redacció
BARCELONA

La patronal Pimec calcula que el caos provocat pel tancament de les línies de Rodalies de Renfe provoca uns perjudicis socials de 6,7 milions d'euros al dia. Tenint en consideració que el servei no es restablirà, com a mínim, fins al 30 d'aquest mes, el perjudici ocasionat a les persones i empreses

afectades serà de 208 milions d'euros, segons el càlcul de la patronal de les empreses micro, petites i mitjanes de Catalunya.

Entre les despeses compensabilitzades en l'estudi de Pimec destaca el temps perdut per les 160.000 persones afectades i el cost que suposa per a aquest usuari haver d'incrementar el nombre de dinars fora de casa, la contractació de

guarderies i persones per a l'atenció dels infants. Aquest apartat sumaria uns 3,8 milions d'euros al dia. Uns 210.000 euros diaris més han de ser invertits per les persones afectades en combustible i peatges utilitzats a conseqüència del servei deficient dels transports públics.

D'altra banda, el cost calculat per aquest estudi per a les empreses és d'1,4 mili-

ons d'euros al dia. En aquest apartat s'hi inclouen la pèrdua de temps provocada pels retards en l'entrada dels treballadors, l'increment del temps necessari per transportar mercaderies (a causa dels problemes de trànsit).

Pimec calcula que els treballadors autònoms tindran, en conjunt, una reducció d'ingressos de 271.000 euros al dia a causa dels problemes derivats del caos provocat per les obres del TGV. Per a Renfe, Adif i FGC, el cost per la reducció d'usuaris i els serveis alternatius d'autobusos és d'un milió d'euros al dia, segons Pimec. ■