



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:29-1-08

Elaborat per  **CatPress**

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

MOVILIDAD

Tensión en el Govern por la idea de estrechar carriles

Trànsit sopesa la medida para frenar la velocidad, pero Política Territorial no la ve con buenos ojos

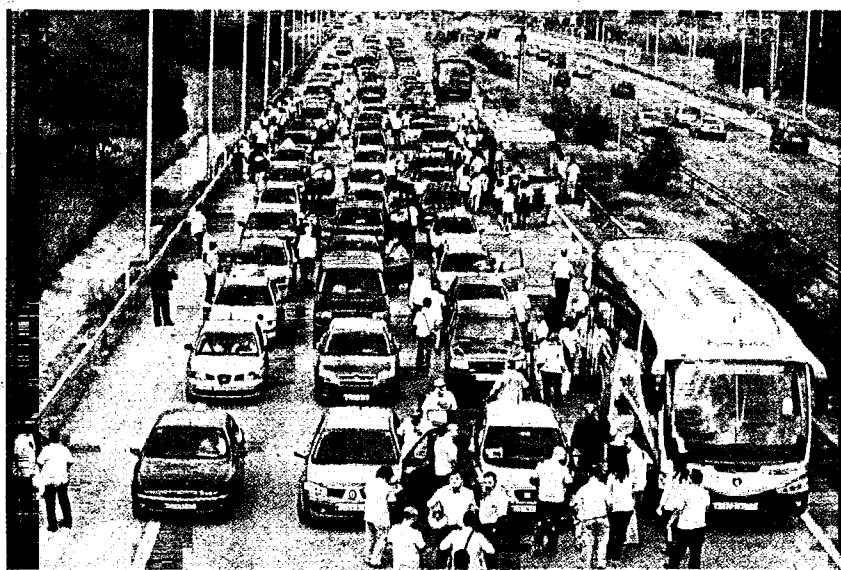
ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

Estrechar los carriles para que se corra menos. El Servei Català de Trànsit estudia aplicar esta medida en las vías rápidas de acceso a Barcelona para frenar la velocidad de los vehículos de modo que sea más fácil respetar el nuevo límite de 80 km/h y, de paso, ganar espacio para ampliar los arcones o crear nuevos carriles para autobuses. La idea, apuntada ayer por el director de este organismo dependiente de la Conselleria de Interior, Josep Pérez Moya, es todavía embrionaria, una mera declaración de intenciones. Tanto es así, que otra conselleria, la de Política Territorial i Obres Públiques, responsable de la mayor parte de las carreteras en las que se podría implantar, asegura no tener constancia de que se esté estudiando esta solución y, de entrada, no la apoya.

El principal problema para que los conductores respeten el límite de 80, en vigor desde el 1 de enero en algunos municipios metropolitanos, es que, dadas las características de las vías, tienen la sensación de que a esta velocidad van lentos. "Seguramente deberemos implantar alguna medida complementaria equivalente a la que se aplicó en las rondas, donde se modificó la anchura de los carriles", dijo Pérez Moya en una entrevista en Catalunya Ràdio. "Cuanto más ancho es el carril -recordó-, más sensación se tiene de que se va a menor velocidad de la que se podría ir".

El Ayuntamiento de Barcelona corrigió al director de Trànsit. Esta medida, precisó un portavoz del área municipal de Movilidad, no se ha llevado a cabo en las rondas -donde hay zonas donde la velocidad tope es 60 sin tocar los carriles- sino en el tramo norte de la Gran Via, en la que se puso un carril bus adicional.

En cualquier caso, al estrecharse los carriles, se ganaría espacio útil en la calzada. El director del Servei Català de Trànsit explicó que se podría aprovechar para tener "más arcén -lo que sería de utilidad en casos de emergencias- o, incluso, incorporar algún carril bus". Esta última solución ya ha sido planteada por la Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), en concreto para la autopista B-23, entre Molins de Rei y la Diagonal, que es de titularidad estatal. Esta entidad realizó el pasado septiembre una demostración en la ciudad vià, a la altura de Sant Joan Despí que, precisamente, contó con la colaboración del Ser-



Ganar espacio para los buses. La Associació per a la Promoció del Transport Públic llevó a cabo una demostración de la medida el pasado septiembre en la autopista B-23

vei Català de Trànsit. En esta prueba estática participaron cien coches, colocados en tres carriles, en una hipotética situación de colapso, y, al lado, tres autobuses, simulando una marcha fluida por un cuarto carril. La PTP recordó que con los niveles de

El RACC alerta de que el estrechamiento puede ser inseguro por la presencia de camiones y autocares

ocupación habituales, estos autocares transportarían más pasaje que todos los turismos juntos.

El director de Trànsit no detalló en qué tramos se aplicaría la medida, que, de llevarse a cabo, debería contar con el acuerdo de las administraciones responsa-

bles de las vías. En el caso de la B-23 es el Ministerio de Fomento, y en el resto, Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), principalmente. Se da la circunstancia de que en la C-31 norte y la C-58, dependientes de esta conselleria, ya está previsto construir carriles Bus-Vao (para autobuses y vehículos de alta ocupación). En PTOB no se ve con buenos ojos que se estrechen los carriles y, por ahora, no se tiene constancia de Trànsit quiera hacerlo. Sólo en la C-31 norte se reducirá el espacio en un pequeño tramo debido a que no hay espacio suficiente para colocar el carril Bus-Vao. En la B-23, Fomento planea abrir otro carril adicional para el transporte público pero el proyecto está más retrasado.

La Fundación RACC alerta de los inconvenientes que puede generar esta medida si no se estudia bien antes de aplicarla. "Es cierto que si se estrecha el carril,

la velocidad baja -señaló Pere Sauret, director del departamento técnico de esta entidad-, pero deben tenerse en cuenta otros factores, sobre todo los relacionados con la seguridad, ya que que en estas vías conviven diversos tipos de vehículos; hay coches pero también camiones y autocares, y el espacio que necesitan no es el mismo". Sauret teme que esta solución pueda provocar problemas como "los que se ven en la autopista de Tarragona, donde hay carriles estrechos a 80 km/h por las obras de ampliación".

También preocupa a la Fundación RACC que, en el caso de abrir carriles adicionales aprovechando el espacio ganado, se pueda sobrecargar la vía una vez se haya entrado en Barcelona. Sauret también tiene dudas sobre la compatibilidad del límite de velocidad variable, que se aplicará el año que viene, con esta reducción de la anchura.

LA VANGUARDIA.ES

"Pagaremos multas y habrá más accidentes"

La propuesta de estrechamiento de los carriles ha ocasionado un intenso debate en la página web de La Vanguardia. Estos son algunos de los comentarios de nuestros lectores frente a la medida.

Con los carriles más estrechos habrá autopistas más estrechas. Así, el sobrante de terreno se recalificará para hacer pisos. P.

"En una jerarquía todo empleado tiende a ascender hasta su nivel de incompetencia", lema totalmente aplicable de Laurence J. Peter. A.

Es muy buena idea porque el espacio que se gana al estrechar los carriles se puede emplear para construir un carril moto. De esta manera, se aumenta la seguridad, la fluidez y se promueve el uso de la moto. M.

Los muertos en accidentes de tráfico son el doble que en enero del año pasado. ¿Es este el resultado de la campaña de seguridad viaria que va a justificar estrechar carriles y seguir a 80 km/h en contra de la opinión del RACC? P.

Los estudios dicen que la amplitud del carril es un factor de seguridad importante. Ahora, además de quitar puntos y pagar multa al sobrepasar el límite de velocidad habrá más accidentes. M.

El ejemplo ya existe en las obras de la AP-7 en Tarragona. Circulamos por encima de 120 km/h pero con mucho más peligro. F.

Participe con su opinión en: www.lavanguardia.es

CiU pregunta si el límite de 80 km/h "hará más felices a los conductores"

BARCELONA Redacción

El nuevo límite de 80 km/h en algunas vías de acceso a Barcelona sigue alimentando el debate político. El grupo de CiU en el Parlament ha presentado una extensa pregunta al Govern sobre esta medida en la que, además de solicitar datos sobre los mecanismos de control de la polución o de plantear si habrá rebajas en los

peajes por tener que ir más despacio, pide información, nada más y nada menos, sobre el efecto que puede tener en la felicidad de los conductores.

La pregunta, formulada por el diputado y ex conseller de Medi Ambient, Ramon Espadaler, hace referencia al Departament de Interior -al que está adscrito Trànsit- del que se conoce su "preocupación por la felicidad de

todos los catalanes" y plantea si entre "las bondades" del nuevo límite de velocidad, "además de reducir la contaminación y los accidentes, contribuirá a incrementar la felicidad de los conductores directamente beneficiados por esta medida".

Los controles de la calidad del aire antes y después de la entrada en vigor de la medida son otros asuntos destacados de la pregun-

ta parlamentaria. CiU pide información sobre el número de puntos de medida de la polución que se han previsto y su ubicación, así como los valores de cada municipio afectado "para poder seguir la evolución" de los niveles de contaminación.

Además, en la pregunta se solicita al Govern si tiene previsto exonerar de este límite a 80 a los vehículos híbridos y se ha planteado "modular a la baja el peaje en los tramos viarios sujetos a la limitación de velocidad por debajo de los 80 km/h". En la corona en que ya se aplica no hay ninguna barrera, en cambio sí que las hay en la zona 2 que tendrá limitación variable el año que viene.

LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD A BARCELONA



Un convoy del AVE en pruebas en su aproximación a Barcelona -en el territorio del Penedès-, que llegará a Sants la próxima semana

El Gobierno prevé que el 16-F funcione el AVE de Barcelona

Pese al hermetismo, entre el 15 y el 16 de febrero se consolida la fecha de apertura de la alta velocidad

FRANCESC PEIRÓN
Barcelona

La cuenta atrás ya ha empezado pese a que en el Ministerio de Fomento y en sus empresas -Adif o Renfe- guardan un silencio casi sepulcral. La cuestión es inminente, así lo ha reconocido la ministra Magdalena Álvarez, pero nadie vinculado al fiasco del AVE y a su prevista llegada a Barcelona el pasado 21 de diciembre quiere anticipar nada. Sin embargo, fuentes próximas a la Moncloa prevén que el tren veloz entre las

dos capitales esté en funcionamiento el próximo 16 de febrero.

El fulgurante avance de las obras tras el susto de los socavones ha permitido a los asesores del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, preparar un programa de visita a Catalunya para ese día en el que el AVE adquiere relevancia. Una vez descartado festejar la inauguración, el Ejecutivo tampoco quiere que caiga en saco roto la puesta en marcha de un servicio de la dimensión de la alta velocidad, que ha de marcar una nueva etapa en la conexión entre Madrid y Barcelona. La gran transformación de la comunicaciones, el denominado puente ferroviario, no puede dejarse de lado como si fuera una cosa más, sobre todo después de la complejidad de los trabajos, que se han compa-

ginado con el funcionamiento, aunque mal, del corredor de cercanías más denso de España en cuanto a circulaciones diarias.

Como ya adelantó *La Vanguardia*, Rodríguez Zapatero tiene previsto viajar a Barcelona en AVE para uno de los mítines de campaña de las próximas elecciones, el 9-M. Esto se mantiene, señalan. Pero el acelerón dado al tramo final de la conexión entre l'Hospitalet y Barcelona, en concreto los cuatro kilómetros desde Bellvitge a Sants, permitirá poner en marcha el servicio con más antelación de la pensada. Esto ha motivado que la agenda del presidente también se modifique en parte para aprovechar el tirón. En medios oficiales cada vez se habla con más insistencia de que todo estará listo el 15-F. Por si acaso, y para evitar más suspi-

"Que no llegue aún, que vendrá la suegra"

Las pasarelas en torno a la estación de Bellvitge se han convertido en un lugar idóneo para tomar el pulso a las obras del AVE. Dos señores -jubilados jóvenes, ambos-, estaban ayer supervisando el avance. Los dos concluyeron que la cosa está casi lista y que las pruebas van a empezar pronto. "Espero que aún no llegue, porque me tocará ir a buscar a la suegra", broméo uno de ellos.

cacias, la idea que se considera en la Moncloa, matizaron las fuentes consultadas, es que el máximo responsable del Ejecutivo viaje en este tren al día siguiente.

Fuentes del PSOE explicaron que Rodríguez Zapatero visitará l'Hospitalet ese sábado, el tercero del mes de febrero. Hará un mitin a mediodía. Luego se desplazará a Lleida, donde participará en una comida de partido. Ese viaje de l'Hospitalet a Lleida, previo paso por la estación de Sants, sería el trayecto elegido para que

Las obras de alta velocidad están casi acabadas y las pruebas empezarán la próxima semana

el presidente estrene el AVE. En la práctica, los indicios apuntan favorablemente hacia esta posibilidad. En la Generalitat confían en que entre hoy y mañana se les haga entrega del túnel de Ferrocarrils (FGC) que quedó muy dañado el pasado 20 de octubre. Esa jornada se cortó el tramo sur de cercanías -se prolongó 42 días- y la línea Llobregat-Anoia de FGC, que aún continúa. El pacto tácito entre los dos gobiernos, el central y el autonómico, es que antes de la puesta en marcha de la alta velocidad se recuperé el servicio de los Ferrocarrils. Esta recuperación parece que se producirá a finales de esta misma semana o la próxima, en función del resultado de los tres o cuatro días de pruebas necesarios.

Esta circunstancia significa que las obras del AVE están casi concluidas. Un portavoz del Adif explicó ayer que tan sólo faltan por colocar pequeñas partes de la bóveda del túnel en el Gornal y Riera Blanca, mientras que quedan unos 200 o 300 metros para completar la instalación de vías y catenaria. De esta manera, este portavoz desmintió de forma tajante algunas informaciones en las que se vinculó el permiso legal para la electrificación hasta la estación de Sants con el inicio de las pruebas ferroviarias.

Responsables de Fomento señalaron que estas pruebas, previo paso de la máquina diésel que comprueba el asentamiento del terreno, se iniciarán la próxima semana. Un tiempo más que suficiente, añadieron, para que el 15-F esté todo listo. "Es un tramo corto y se puede poner más de un tren para testar el servicio".



La recesión por la que atraviesa el sector de la construcción residencial será paliada en parte por las infraestructuras. Las constructoras reclaman más licitaciones en España y están muy atentas a cualquier oportunidad que surja en el exterior. Las diez grandes concesionarias han invertido 164.297 millones en 275 proyectos en los últimos 22 años.

La obra pública trata de paliar la crisis del ladrillo

CONCHI LAFRAYA
Madrid

Las constructoras españolas saben que una de las mejores vías para diversificar y seguir creciendo y de paso compensar la crisis residencial del mercado interior es impulsar sus respectivas divisiones de concesiones, tanto en el mercado español como en el extranjero.

Esto lo llevan haciendo ya años, pero ahora han descubierto un filón en Estados Unidos, China, Turquía, India, Latinoamérica u otros reconditos lugares del mundo que basándose en su *savoir faire* no pueden pasar por alto. Según la consultora europea PWF, entre las diez grandes firmas que operan en el mundo hay cuatro con sello español, sin contar Abertis, que no fue incluida en el ranking pero gestiona 154 concesiones. Entre las diez mayores que copan este mercado han invertido 164.297,64 millones en los últimos 22 años, de los que 67.786,1 millones procedieron de las firmas de España.

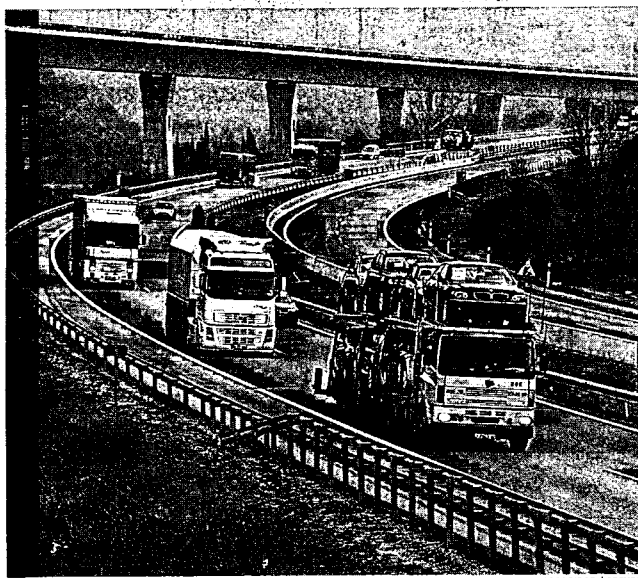
Como el año 2008 será atípico en España, no habrá que dejar pasar ni una oportunidad fuera. Las peculiaridades de este ejercicio vendrán marcadas porque las elecciones generales contribuirán a que las licitaciones caigan de media un 15%; y, además, todos los proyectos tendrán que cumplir con la nue-

Los descensos de fondos europeos en España harán que el sector privado tenga que aportar 21.300 millones

va ley de Contratos, con lo que se retrasarán los concursos.

Las administraciones públicas licitaron, el año pasado, obras por importe de 46.546 millones de euros, un 0,3% menos que el ejercicio anterior.

Julían Núñez, vicepresidente de Seopan, dijo en el III Encuentro del Sector de Infraestructuras que a partir del año 2009 descenderán los fondos europeos, lo que exigirá un esfuerzo inversor añadido para el periodo 2009-2012 de 21.300 millones, en el que el sector privado tendrá un importante papel.



Una imagen de la autopista A-7 a su paso por La Jonquera

Las grandes concesionarias			
EMPRESA	INVERSIÓN*	CONCESIONES	
Macquarie Group Australia	29.900	40	
Ferrovial/Cintra España	25.600	40	
ACS/Triduum España	22.300	59	
Vinci/Cofiroute Francia	16.300	14	
Hochtief Alemania	15.100	18	
Alstom Francia	14.800	13	
Siemens Alemania	14.000	7	
Sacyr/Itinere España	12.400	39	
Gobal Via (FCC) España	7.500	33	
Bouygues Francia	6.200	12	
Abertis España	n.d.	154	

* En millones de euros
Fuente: PWF database

José Mayor Oreja, presidente de FCC Construcción, aseguró que "si las administraciones públicas mantienen el ritmo inversor, el crecimiento del sector de la construcción será positivo, a pesar del lastre que supone la caída de la edificación residencial".

Francisco Javier Gayo, presidente del grupo Sacyr, reclamó más planes sectoriales entre inversión pública y

privada para compensar la caída de la edificación.

En el transcurso de las jornadas ha quedado claro que todos los grupos están volcados en Estados Unidos, un mercado que necesita ampliar y renovar sus infraestructuras. Dispone de 74.807 kilómetros de carreteras, que hay que mejorar y ampliar, y 70.000 puentes, un 27% del total, calificados como deficientes. Según la National Transportation Policy Revenue Commission, la inversión anual en Estados Unidos tiene que pasar de 45.956 millones actuales a una horquilla que oscile entre 125.000 y 186.000 millones en los próximos años.

Para dar el salto en el exterior hay que tener muy claro el marco legal del país al que se acude, conocer bien el plan de infraestructuras y las reglas del mercado global.

David Díaz, de Abertis, manifestó la importancia de un socio local en países como China. También dijo que están surgiendo oportunidades en Hungría, Turquía, China o India que no pueden pasar por alto o "la privatización del aeropuerto de Praga".

Colonial sube un 13,99% ante la expectativa de varias opas

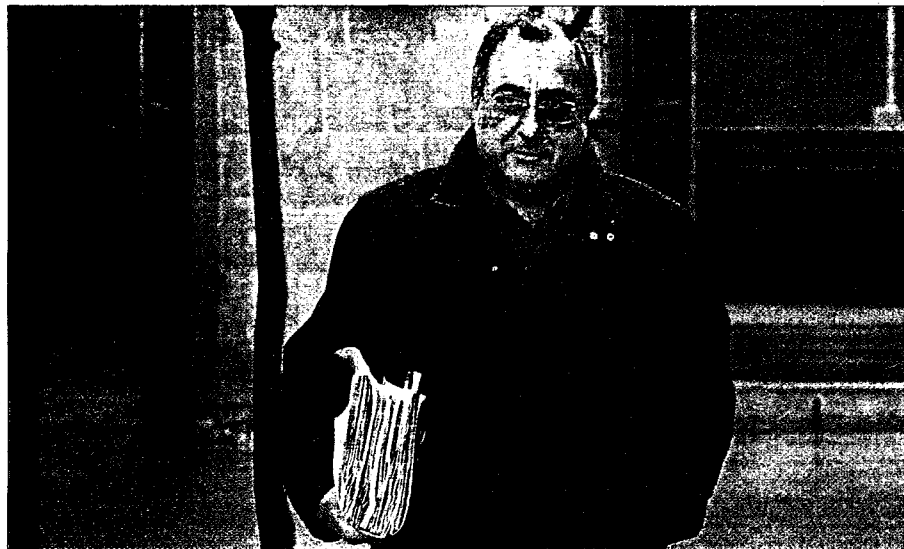
A la promotora Colonial le sientan bien los rumores para que sufra un calentón en bolsa. Ayer subió un 13,99% al calor de rumores que especulaban que un consorcio formado por entidades de capital extranjero preparaban una oferta por la promotora a un precio que rondaría 2,40 euros por acción. "Este tipo de informaciones, en un mercado seco de

noticias sobre movimientos corporativos, ayuda a la recuperación del valor", dijo Alicia Jiménez, directora de análisis de Self Trade Bank. Además, la recuperación de Colonial también se produce tras conocerse que la inmobiliaria decidió el miércoles pasado abrir sus libros a General Electric (GE), que había manifestado su interés formal en presentar una opa por

el 100% para paliar la problemática de la inmobiliaria. GE condicionó su aproximación a la apertura de los libros de Colonial. La promotora ha sido centro de todo tipo de rumores desde su desplome en bolsa de finales del año pasado y la salida de su presidente y principal accionista, Luis Portillo, incluyendo una posible guerra de ofertas por su control.

El govern aprova la proposta de pacte d'infraestructures per negociar amb l'oposició

■ L'escrit conté una vintena d'objectius i recull al voltant de 125 mesures concretes ■ Nadal farà arribar aquesta tarda l'esborrany als grups parlamentaris



El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, al Pati dels Tarongers del Palau de la Generalitat ■ JOSEP LOSADA

M.Lasalas / M.Fernández
BARCELONA

El govern català aprovarà avui una proposta de pacte nacional d'infraestructures per negociar amb el conjunt de forces polítiques. L'executiu farà arribar aquesta mateixa tarda l'escrit als grups parlamentaris per tal que el comencin a estudiar i s'iniciï el

procés de converses. El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, ja havia obert fa mesos contactes exploratoris amb alguns grups parlamentaris sobre els objectius que hauria de tenir el document, a través d'una proposta preliminar, si bé molt genèrica. Nadal serà l'encarregat de presentar públicament el text avui.

Més ministres a la campanya

El PSC ha demanat al PSOE la presència a la campanya electoral de quatre ministres amics per tal de reforçar el seu cap de cartell, Carme Chacón, que comparteix llista amb Joan Clos. A més de les tres vegades que vindrà Zapatero a Catalunya, i de l'acte

previst de Felipe González a Tarragona, els socialistes catalans volen comptar amb la vicepresidenta, María Teresa Fernández de la Vega, el ministre d'Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, el de Treball, Jesús Caldera, i el de Sanitat, Bernat Soria.

L'esborrany es va acabar d'ultimar dins del govern a finals de la setmana passada. L'escrit recull una vintena d'objectius i entorn de 125 mesures concretes. La intenció inicial de l'executiu és aglutinar en un sol document les grans xarxes d'infraestructures, que anirien des de les dels cicles de l'aigua i residus, a les de l'energia, les telecomunicacions, la mobilitat de les persones i les mercaderies i regadius.

Objectius múltiples

El model de gestió aeroportuària és un dels objectius del pacte, així com convertir els ports de Barcelona i Tarragona en la gran aposta logística del sud d'Europa. Dotar el país d'una bona xarxa viària i de sol per a activitats empresarials serien altres dels temes que hi haurà a la taula de la negociació juntament amb l'increment de l'ús del transport públic, l'extensió de la xarxa ferroviària de Rodalies a les principals àrees urbanes i la planificació dels futurs eixos ferroviaris de Catalunya. Assegurar el subministrament energètic a la població i als sectors econòmics també serà objecte de debat, així com la definició d'una nova política de peatges i d'impuls de fonts d'energia renovables.

El líder de CiU, Artur Mas, va demanar la setmana passada al president de la Generalitat, José Montilla, que accelerés aquest pacte davant l'alentiment de l'economia. El cap de l'executiu català es va comprometre a lliurar una proposta a finals de mes. En la reunió que tots dos van tenir al desembre, el líder de CiU va proposar cinc punts per al pacte: electricitat, aigua, aeroports, Rodalies i Quart Cinturó. ■

Salvador Alemany rellevarà Lara al capdavant del Cercle d'Economia

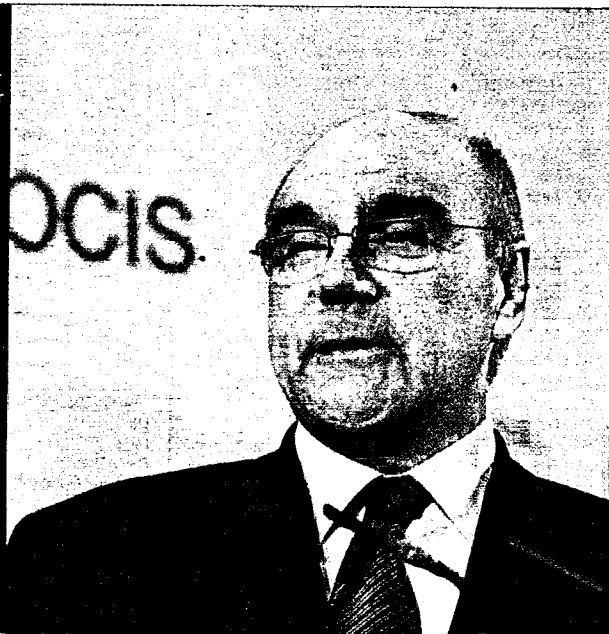
■ La candidatura única del president d'Abertis es va consensuar ahir en una reunió amb els expresidents de la institució ■ El relleu està previst per a principis d'estiu

Encistellador

► Salvador Alemany torna a la palestra pública, una tribuna que va saber abandonar quan va assumir responsabilitats màximes al grup Abertis, a l'òrbita de La Caixa. El que no ha deixat és el sentiment culer de les èpoques en què amb Josep Lluís Nuñez i Joan Gaspart va ser directiu de la secció de bàsquet del Barça.

► En totes dues posicions sempre ha estat home mesurat, de conversa pausada i raonaments contundents, trets que han jugat a favor seu en tota negociació i l'han fet bon interlocutor. De tracte a fable, el seu somriure delata un gran sentit de l'humor.

► Ara, amb 63 anys, està considerat un dels gestors empresarials més eficients i eficaços. Amb ell, Abertis ha assolit la dimensió, diversificació i internacionalització necessària per alternar amb les primeres d'Europa.



FIRMA FOTO

M.M./M.T.C.
BARCELONA

El president d'Abertis, Salvador Alemany, serà el substitut de José Manuel Lara al capdavant del Cercle d'Economia. La candidatura única d'Alemany, que actualment és vocal

de la junta i que recollirà el bastó de comandament de l'actual president l'estiu vinent, ha sorgit a proposta dels expresidents de la institució, reunits ahir en un dinar privat, i tirarà endavant previ consens amb la junta.

Es dona la circumstàn-

cia que, contràriament a la tradició, el nou cap visible de l'entitat no és un dels actuals vicepresidents, càrrecs ocupats per Josep Oliu, Artur Carulla, Anton Costas i Borja García-Nieto. L'estructura de quatre vicepresidències —abans només n'hi havia

tres— va formar part precisament de la renovació que dins de la institució va representar l'arribada de José Manuel Lara, sota el qual el Cercle també ha canviat de seu.

El mandat de Lara s'ha destacat per l'accentuació de la implicació del Cercle

en el debat econòmic i social del país. Ja en ocasió del seu nomenament, el juliol del 2005, el president del grup Planeta havia deixat clar que aquest era el seu objectiu principal. Lara ha potenciat la labor pedagògica del Cercle apel·lant al "valor de prescriptor" que ha tingut la institució des de la seva fundació, el 1958

Toc als polítics

Corn a exemple de la intensificació de la tasca agitadora del Cercle es podria esmentar que fa un parell d'anys, durant la reunió anual del Cercle a Sitges, José Manuel Lara s'hi va estrenar com a amfitrió criticant obertament les turbulències que van caracteritzar el govern de Pasqual Maragall. O l'actitud diametralment oposada en la trobada de l'any passat, ja que l'actual president del Cercle va mostrar la seva satisfacció pel que molts van definir com a retorn de "l'oasi català", un cop conclòs el debat de l'Estatut, encarnat d'alguna manera en la figura austera però estable de José Montilla.

Al marge de les mítiques reunions al Garraf, les opinions d'actualitat que publica periòdicament el club empresarial també han buscat en aquesta etapa un efecte revulsiu. El Cercle ha clamat per la millora de les infraestructures o ha instat a reobrir el debat nuclear, però en destaca especialment l'última. Sota l'epígraf *La responsabilitat de l'empresariat català*, difós a mitjan novembre, s'instava el món empresarial del Principat a assumir les seves responsabilitats en la pèrdua de pes econòmic del país i cridava a deixar de banda el victimisme i l'individualisme. ■

INFRAESTRUCTURES



Setze caixes de formigó es van desplaçar l'any passat per la pressió dels materials de rebliment ■ L. CASTELLÀ

El port de Barcelona confia a OHL les obres del moll Prat

■ Aquesta empresa feia les obres del túnel del TGV a Sants que es va enfonsar

Redacció
BARCELONA

L'Autoritat Portuària de Barcelona ha adjudicat per 2,11 milions d'euros a la UTE (unió temporal d'empreses) formada per OHL i Societat Anònima de Treballs i Obres la consolidació de farcits del moll Prat, que va patir un desplaçament de terres el gener de l'any passat.

Es dona la circumstància que OHL (Obrascón Huarte Lain) era la responsable de les obres del túnel del TGV que passa per l'Hospitalet i que es va enfonsar el 20 d'octubre de l'any passat, fet que va causar l'aturada del servei de Rodalies i dels Ferrocarrils de la Generalitat al sud de

Barcelona i la suspensió de les obres de l'alta velocitat a la zona.

El moll Prat, que acollirà la futura terminal de contenidors del port, forma part de les obres d'ampliació integrades en el pla director del port de Barcelona (1999-2011). Amb una superfície de 93 hectàrees, 1.500 metres lineals d'atracada i una capacitat per manipular tres milions de contenidors a l'any, la terminal va ser atorgada en concessió per 30 anys a l'empresa TerCat, participada majoritàriament per Hutchison.

L'esllavissament de terres de l'any passat ha suposat un retard de dos anys del projecte i que l'Autoritat Portuària de Barcelona hagi deixat d'ingressar tretze milions d'euros en aquest període en concepte de taxes que han de pagar les concessionàries del moll, TerCat i Hutchison. ■

Cataluña y Baleares planean pedir la cogestión aeroportuaria

A. M., Palma de Mallorca

Coordinación catalano-balear para reclamar participar en la gestión de los aeropuertos. El consejero de Movilidad del Gobierno de Baleares, Biel Vicens, y el secretario del departamento homónimo de la Generalitat, Manel Nadal, abordaron ayer en Palma de Mallorca una posible táctica compartida por ambas comunidades para plantear tras las elecciones del 9-M la demanda de cogestión de las infraestructuras aeroportuarias.

Alrededor del 10% de los 25 millones de pasajeros anuales que pasan por los tres aeropuertos de Baleares tienen destino u origen en Cataluña. Son Sant Joan de Palma de Mallorca y El Prat de Barcelona están en la cabeza de las grandes plataformas de tráfico aéreo de España y del sur de Europa.

Vicens y Nadal indicaron que la petición de la gestión individualizada persigue mayor eficacia y proximidad en la decisión, con una gerencia que no esté blindada en la estructura piramidal y trenzada en red de la empresa pública estatal AENA. La posible apertura de las futuras sociedades aeroportuarias a la presencia del sector privado no puede entenderse como "privatización" resaltaron ambos políticos.

Las constructoras temen que el 9-M frene la licitación pública

EFE
Madrid

La inversión en viviendas cae desde hace un año, pero hasta ahora este descenso se veía mitigado por otras actividades del sector de la construcción, como la obra civil o los edificios de oficinas y centros comerciales. La patronal de las grandes constructoras (Seopan) advirtió ayer de que en 2008 la licitación pública se resentirá por la convoca-

toria de las elecciones el próximo 9 de marzo.

Seopan suele enviar este aviso en la antesala de las citas electorales y, de hecho, su vicepresidente, Julián Núñez, se refirió a la evolución de comicios generales anteriores para indicar que la distorsión en los trámites "suele significar una caída del 15%" en la obra pública licitada respecto al año anterior.

El grueso de la inversión pública en España corresponde

aún al Gobierno, y sobre todo, a los ministerios de Fomento y Medio Ambiente. De ahí que, según Seopan, las elecciones municipales y autonómicas de 2007 sólo causarán un descenso del 0,3% en la licitación pública, que rondó los 46.000 millones de euros el año pasado.

Un descenso en la licitación (sacar a concurso obra nueva) no implica que se resienta el ritmo de construcción de obra ya adjudicada.

Keynes y la actividad inmobiliaria

Llevamos unos meses en que el desarrollo inmobiliario se encuentra en clara desaceleración. El aumento de los tipos de interés del Banco Central Europeo, el agotamiento de la demanda de viviendas de renta libre y el efecto-contagio de la crisis hipotecaria norteamericana explican el cambio de signo en el proceso "desarrollista" que caracterizaba al sector desde finales de los noventa. Conviene recordar que tras construirse más viviendas que nunca (entre 600.000 y 800.000 viviendas por año en el periodo 1998-2005), su precio ascendió un 150%, cinco veces y media más que el IPC en esos años, y el precio del suelo en un 500%, quince veces más.

Pero más grave aún ha sido la dramática caída en la producción de vivienda protegida. Si al principio de los años noventa la ratio viviendas protegidas-libres alcanzaba el 30%, en la primera mitad de los dos mil bajó al 10%. Se comprende así la desesperación de muchísimos ciudadanos, sobre todo jóvenes, "cautivos" de la vivienda protegida, que ven imposible la realización de sus proyectos de vida salvo que recurran a endeudamientos vitalicios, siempre sometidos al riesgo de una sobrevenida subida de intereses imposible de absorber.

Por ello sea bienvenido el esfuerzo económico que los poderes públicos han puesto últimamente en servicio para impulsar la promoción de vivienda protegida, tanto en propiedad como en alquiler. Así, en 2007 la ratio protegidas/libres ya ha remontado más del 50% y continúa aumentando.

Este sensible aumento ha sido posible, en gran medida, por la puesta en disposición de importantes contingentes de suelo público, fundamentalmente de titularidad estatal. Pero junto a este "plan de choque", debe disponerse una estrategia a medio-largo plazo que venga a impedir



GERARDO ROGER FERNÁNDEZ

El sector precisa de acción gubernamental en vivienda e infraestructuras

la dramática situación vivida desde mediados de los noventa. Y para ello, lo más inteligente es hacer efectivo el viejo aforismo: "La mejor política de vivienda es una buena política de suelo".

Así, la regulación establecida en la reciente Ley de Suelo, que dispone una reserva mínima del 30% con destino a vivienda protegida, se manifiesta como la primera línea adecuada, colocándose en el mercado, junto al resto de usos y tipologías de renta libre, solares de valor tasado oficialmente que posibiliten la promoción de vivienda protegida. De hecho, diversas legislaciones autonómicas ya han legislado en este sentido, como por ejemplo el País Vasco, donde asciende al 75%.

Una segunda medida establecida por la nueva Ley de Suelo consiste en regular la participación pública en las plusvalías que la propia Administración genera con el planeamiento, cuan-

tificándose entre el 5% y el 15% del valor del suelo urbanizado y obligando a que las parcelas edificables correspondientes tengan que destinarse a la promoción de vivienda protegida, lo que producirá una adecuada y catalizadora presencia pública en el mercado de suelo.

Téngase en cuenta que este porcentaje público de plusvalías equivaldrá al 30%-40% de la reserva de suelo para vivienda protegida, con lo que se constata el importante papel de la Administración en el proceso y la considerable oferta de suelo para satisfacer la demanda social de vivienda a precios asequibles.

Pero estas medidas resultan insuficientes si no se adoptan otras complementarias que permitan, en los casos de suelos públicos, el mantenimiento de esa titularidad propiciándose el régimen de alquiler y, sobre todo, el escasamente conocido régimen

del derecho de superficie que la ya nueva ley regula y amplía intencionadamente y pormenorizadamente. De nuevo la experiencia del País Vasco en esta materia es paradigmática, como demuestra la política de vivienda en las grandes ciudades vascas.

Asimismo, el suelo reservado para promoción privada deberá garantizar su destino final a los ciudadanos de rentas medias, evitando su vulneración a causa de irregularidades en la enajenación o facilitando su descalificación y retorno al mercado libre al cabo de un tiempo. Por ello, medidas como el mantenimiento de su calificación a lo largo de la vida útil, así como la intervención pública en la identificación de su adjudicatario, son disposiciones inteligentes de concertación público-privada que vendrán a impedir el lamentable escenario de fraude que, tan a menudo, ha venido sufriendo el mercado privado de la vivienda protegida.

Esperemos que la lamentable experiencia de los últimos años no vuelva a repetirse y que la aplicación de las nuevas disposiciones legales de la Ley de Suelo 8/2007, con la necesaria complementariedad de las legislaciones autonómicas y del planeamiento municipal, consiga una razonable satisfacción del mandato constitucional para garantizar el derecho ciudadano a la vivienda, y, adicionalmente, disponer de un importante contingente de recursos públicos aplicados responsablemente en su promoción, que junto a la potenciación de la inversión en obra pública, sobre todo en infraestructuras de comunicaciones y transportes, termine por conformar una rediviva política de tipo keynesiano que venga a compensar, intencionadamente, la ralentización económica que está sufriendo el mercado inmobiliario privado.

Gerardo Roger Fernández es arquitecto y profesor de Urbanismo del Instituto Pascual Madoz de la Universidad Carlos III.

Ferrocarrils inicia esta semana las pruebas para restablecer la línea del Baix Llobregat

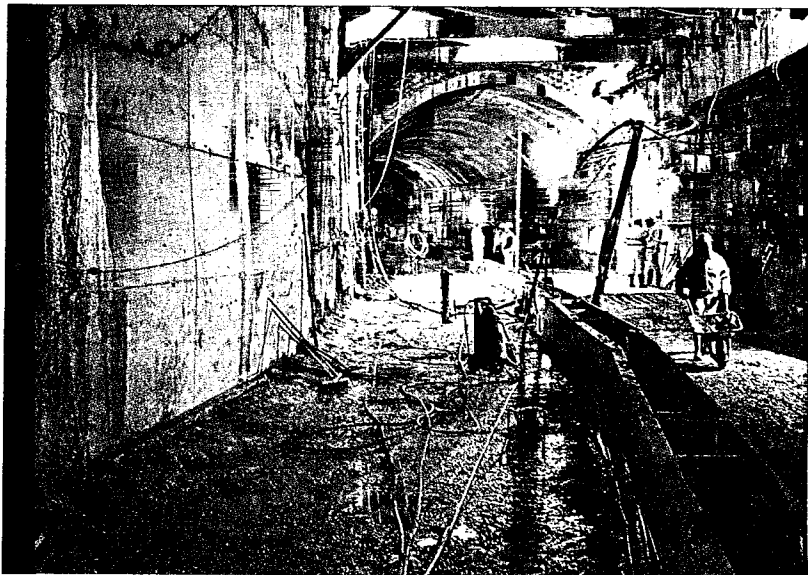
F. ARROYO, Barcelona

Todo llega a su fin. Incluso las obras del AVE entre Madrid y Barcelona. Y como prólogo, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) entregará esta semana a Ferrocarrils de la Generalitat el túnel de la línea del Baix Llobregat, que se halla cortada desde el pasado 20 de octubre. Iban a ser 15 días, pero se ha prolongado hasta ahora. Una vez rehecho el túnel, repuestas las vías e instalaciones, si las pruebas son satisfactorias, se restablecerá el servicio de inmediato. "Si se puede esta semana, mejor que la siguiente", explicó un portavoz del Gobierno catalán.

La entrega de Ferrocarrils es previa al inicio de pruebas en la línea del AVE. Estos días se completa la instalación eléctrica de la línea, con la corriente incluida. No obstante, queda aún por terminar una parte de la vía, lo que impide que se puedan iniciar ya las pruebas de circulación. El Adif emitió ayer un comunicado en el que explica que en su día se anunció que el proceso de electrificación se haría sobre el día 29 y que la fecha era "aproximada". Asimismo señalaba que faltaba por terminar un tramo de vía, dentro del túnel que va de Bellvitte a Sants.

No se trata de un tramo prolongado, de modo que puede estar listo esta misma semana, con lo que las pruebas del AVE empezarán de modo casi simultáneo a la recuperación del servicio de Ferrocarrils de la Generalitat.

No hay ninguna duda de que



Estado del túnel de Ferrocarrils hace apenas dos semanas.

el Ministerio de Fomento trabaja con la hipótesis de que el tren de alta velocidad llegue a Barcelona antes del 9 de marzo. La propia Renfe confirmó ayer que "hay previstos cambios a muy corto plazo". La concreción del plazo es otro asunto: secreto de sumario.

Mitin el 16 de febrero

Pero se trata de un secreto que tiene consecuencias sobre los usuarios del tren. En estos momentos, quienes pretendan viajar entre Barcelona y Madrid o

viceversa más allá del 11 de febrero tienen un serio problema: Renfe no vende billetes para esas fechas, que incluyen las vacaciones de Semana Santa. "Sabemos que estamos perdiendo clientes, porque quien quiera asegurarse el desplazamiento, es posible que opte por otro modo de transporte", explicó un portavoz de la empresa, que añadió que no se puede hacer nada más debido a que el cambio es prácticamente seguro, pero no se sabe la fecha en la que pueda producirse. "Renfe está para dar el servicio cuando se le

diga", añadió la misma fuente.

Un destacado dirigente socialista confesó ayer que el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, tiene previsto un mitin el 16 de febrero en L'Hospitalet de Llobregat "y le encantaría poder acudir a Barcelona en el AVE". En un sentido similar se ha expresado el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, aunque en dirección contraria, ya que lo que pretende es acudir desde Barcelona a Huesca, por donde será candidato, en tren de alta velocidad, vía Zaragoza.

Seat instalará placas solares en la fábrica de Martorell

EL PAÍS, Barcelona

La fábrica de Seat en Martorell (Baix Llobregat) contará con paneles fotovoltaicos para producir 11,2 gigavatios anuales de electricidad. La compañía calcula que la instalación evitará la emisión de 11.700 toneladas de CO₂. Las placas, con una potencia de más de 8,5 megavatios, estarán en funcionamiento a finales de este año.

El conjunto de placas sumará más de 206.000 metros cuadrados de células fotovoltaicas para obtener energía solar. La producción se derivará hacia la red eléctrica para su distribución.

A partir de marzo estarán instalados los paneles solares en el tejado del edificio corporativo de Seat en Martorell y también en una de las campas de almacenamiento de vehículos producidos. Luego se cubrirán dos campas de distribución, con una superficie de más de 66.000 metros cuadrados, y las cubiertas de cuatro de los talleres de montaje.

EN EL FORO DE DAVOS

Las compañías de EEUU se interesan por el sector español de renovables

EXPANSIÓN. Madrid

Durante la reunión anual en Davos del Foro Económico Mundial, celebrada durante la semana pasada en la ciudad suiza, el presidente de la patronal norteamericana, US Chamber, Thomas Donohue, convocó a su Consejo Asesor en la ciudad suiza. A la reunión de esta organización asistió Ricardo Martínez Rico, consejero delegado del despacho Montoro & Asociados, junto con otros destacados expertos de Alemania, Holanda, Francia y Suecia.

Donohue convocó a su Consejo Asesor con el fin de analizar la situación económica europea, en el entorno electoral que vive EEUU. El presidente de la patronal americana explicó las oportunidades de negocio que ofrece en estos momentos EEUU para las empresas europeas y, en concreto, expresó el interés de las empresas de este país en los sectores españoles de gestión de infraestructuras y de energías renovables.

Los representantes de la patronal estadounidense explicaron las posibilidades existentes para unas empresas que se han convertido en líderes en Europa. En la actualidad, EEUU sufre importantes déficit en sus infraestructuras, ya que con una población de más de 300 millones de habitantes y una extensión del territorio de más de nueve millones de kilómetros cuadrados necesita contar con una red de infraestructuras moderna y operativa, que apoye y permita el crecimiento y el desarrollo del país, añadió el líder empresarial estadounidense.

Plan de infraestructuras

La patronal de EEUU, US Chamber, ha puesto en marcha una gran iniciativa recientemente en estos sectores.

El proyecto trata de impulsar las fuerzas del sector público y de la iniciativa privada para buscar la utilización de todo tipo de fórmulas, entre las que se encuentran la importante experiencia española en materia de colaboración público privada, con el fin de priorizar, durante los próximos años, la inversión en infraestructuras a lo largo de todo el país. La US Chamber estima que las empresas estadounidenses pierden al año 78.000 millones de dólares (unos 52.760 millones de euros) por el deficiente y anticuado sistema de transporte nacional.

TEMA DEL DIA Pàgines 2 i 3

MILLORES EN UNA INFRAESTRUCTURA ESTRATÈGICA

La T-Sud estarà acabada abans de l'estiu i passarà un any en proves

Les obres avancen a bon ritme i l'interior de la terminal ja permet intuir l'aspecte definitiu

En els assajos hi participaran les tripulacions i centenars de figurants que faran de passatgers

XAVIER ADELL
EL PRAT

Ja sembla una terminal. Les obres avancen a un ritme tan accelerat que contemplant tant l'exterior com l'interior de la futura T-Sud de l'aeroport del Prat es pot imaginar perfectament com seran les instal·lacions el dia de la inauguració. Si no sorgeixen imprevistos, l'obra civil de l'edifici estarà acabada i entregada en quatre o cinc mesos, data en què se sotmetrà a un període de proves que durarà gairebé un any i que culminarà amb la seva entrada en servei a l'estiu del 2009.

Falten aproximadament 500 dies perquè l'aeroport de Barcelona estreni la seva flamant nova terminal amb forma d'espasa, dissenyada per l'arquitecte Ricard Bofill. Al complex treballen diàriament i a un ritme frenètic més de 2.000 persones i cada jornada hi transiten mig miler de camions.

On més es nota l'avanç dels treballs és a l'interior dels dics nord (on s'ubicaran els vols entre Barcelona i Madrid), el sud (per a vols regionals) i el central, el més polivalent i situat a la fulla de l'espasa. En aquest sector, les claraboies i les plaques metàl·liques de la volta ja estan instal·lades, s'ha pavimentat el

90% del terra de marbre i estan posades la majoria de vidrieres laterals.

'FINGERS' ENVIDRIATS / Les 43 passarel·les d'embarcament directe (els populars *fingers*) també estan en un estadi constructiu molt avançat -només falta incorporar-hi el nòdul d'acoblament amb els avions i s'ha tancat l'envidrament de les parets-, els 49 tapissons rodants -que permetran moure's d'un extrem a l'altre del dic i que junts mesuren dos quilòmetres- i els nuclis d'il·luminació, climatització i equips d'emergència.

L'edifici processador -que allotjarà el vestíbul, la zona de facturació, la recollida d'equipatges i la zona comercial- també està completament definit i fins i tot s'han col·locat les escales mecàniques. Les cintes transportadores de maletes també estan a punt.

VESTÍBUL INTERMODAL / A l'exterior els avanços també són perceptibles. El condicionament de la plataforma per a les aeronaus ha sobrepassat l'equador i l'edifici de pàrquing (amb capacitat per a 12.000 vehicles) té més de tres quarts parts de l'estructura ultimada. El vestíbul intermodal, on confluiran tots els mitjans de transport, s'està acabant a passos agegantats.

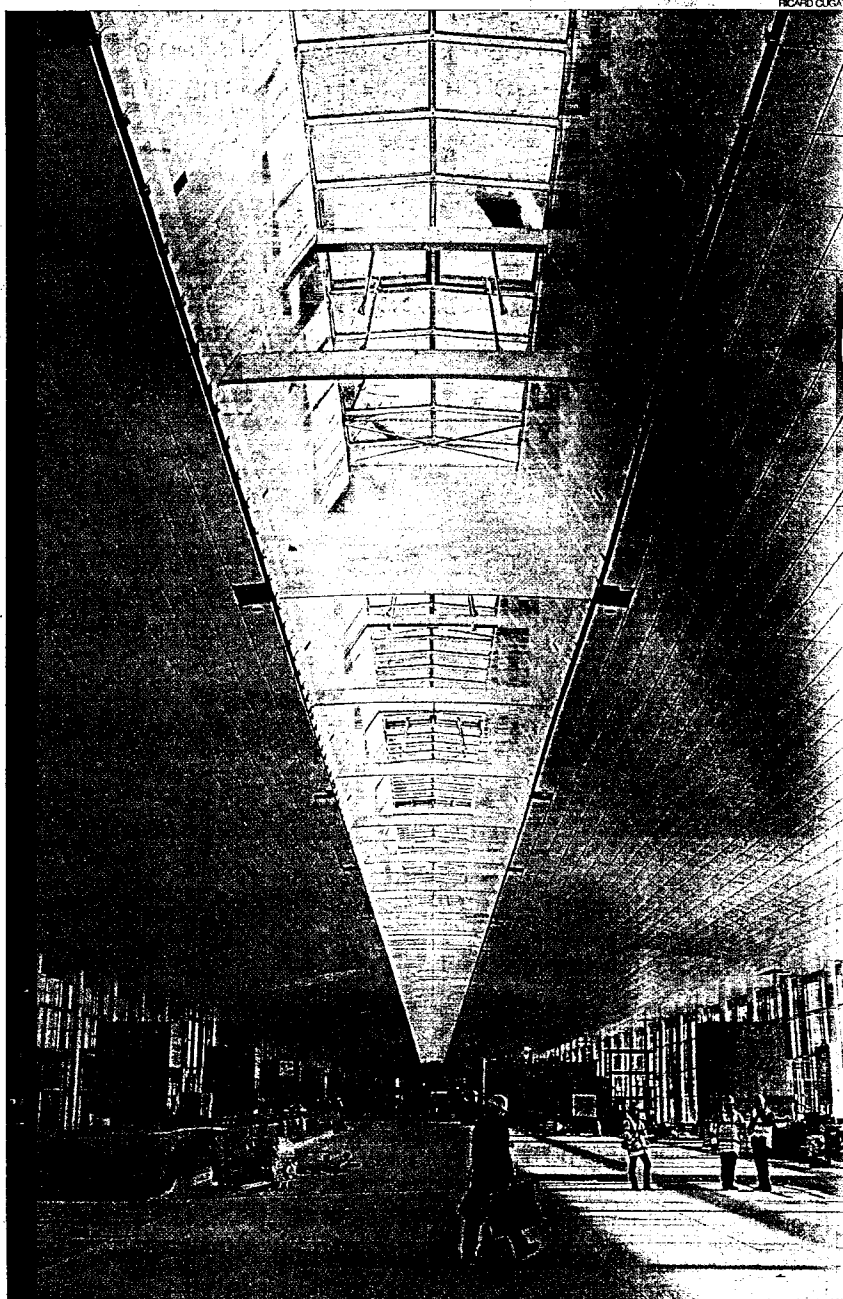
L'aspecte que sembla més endarrerit és la construcció de l'enllaç directe entre la terminal sud i l'autovia de Castelldefels (C-31). No obstant, ja s'han col·locat els pilars sobre els quals passarà el vial.

Quan tots els treballs constructius finalitzin començarà un període de proves que es prolongarà entre vuit mesos i un any, segons un portaveu d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA). Les consciencioses revisions afectaran els taulells de facturació, els *fingers*, les cintes rodants, els sistemes informàtics i totes les instal·lacions de serveis.

ASSAIG REAL / L'aspecte més cridaner d'aquesta fase seran els assajos de funcionament real, en què participaran les companyies, les tripulacions i uns quants centenars de figurants, que simularan ser passatgers. A la vegada, es col·locarà el mobiliari, els monitors i els panells informatius i es començarà a adequar i decorar les botigues i els restaurants. ■

Connexió en autobús amb la terminal nord i en tren amb la satèl·lit

► La futura terminal sud tindrà capacitat per rebre anualment 30 milions de passatgers i fins a 8.500 passatgers alhora. Aquesta xifra suposarà el 60% del trànsit de tot l'aeroport, que s'ha estipulat en un màxim de 55 milions d'usuaris, un sostre que es preveu assolir el 2025. Perquè la T-Sud no es quedi petita abans d'hora està previst construir una terminal satèl·lit amb capacitat per a 15.000 viatgers anuals més. La T-Nord i la T-Sud estaran connectades per un servei d'autobusos llançadora -denominat *shuttle*- mentre que l'edifici de Ricard Bofill i el seu satèl·lit estan units per un tren subterrani -un *people mover*- amb un túnel que ja s'ha construït.



► L'interior del dic central de la T-Sud, amb la volta completament acabada, dijous passat.

LA RECOLLIDA D'EQUIPATGES

LA NOVA TERMINAL
DISPOSARÀ D'UN SISTEMA
AUTOMATITZAT DE
RECOLLIDA DE MALETES

Dimensió
de les sales
de recollida

20.000
m²

Nombre
de cintes
transportadores

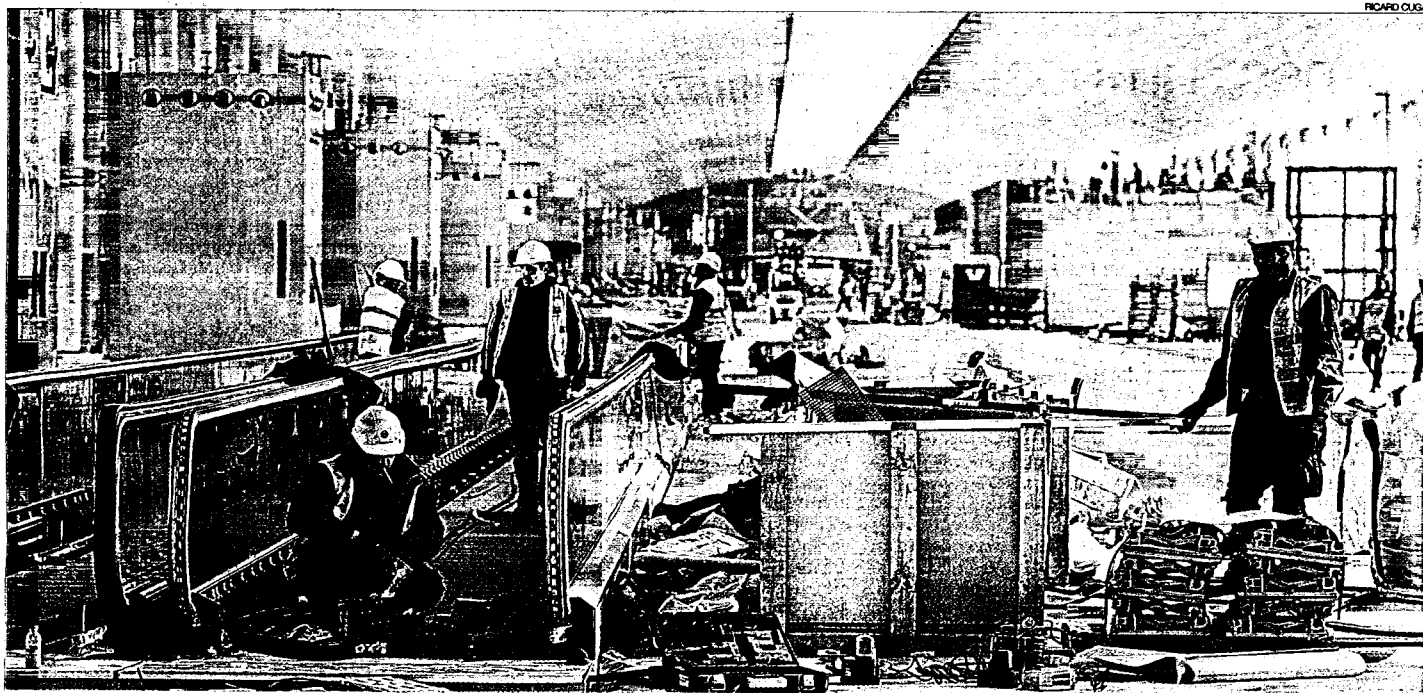
14
cintes

Longitud total
de les cintes
transportadores

25
quilòmetres

Sistema
de motors
d'arrossegament

4.000
motors



► Treballs d'instal·lació d'un tram de tapis rodant al dic central de la T-Sud, la setmana passada.

MESURES INNOVADORES A LA TERMINAL SUD

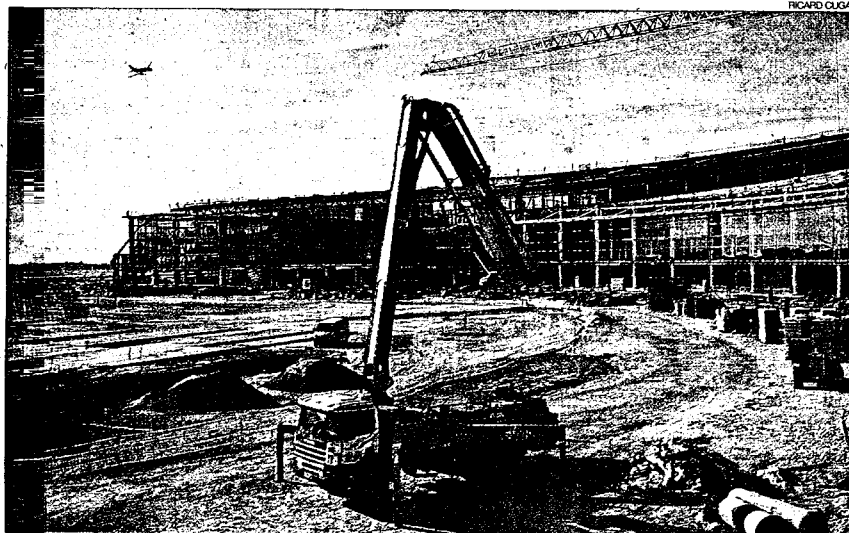
El tractament intel·ligent dels equipatges es provarà al març

► El nou sistema
automatitzat, dotat
de codis de barres,
evitarà extraviaments

► El circuit de
maletes ocuparà
25 km i serà impulsat
per 4.000 motors

X.A.
EL PRAT

Maleta: es diu del recipient amb nansa que serveix per transportar roba i altres efectes en els viatges i que s'acostuma a perdre en qualsevol racó d'un aeroport. Aquesta no és una accepció reconeguda pel Diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans, però segurament és la més pròxima a la realitat. O almenys ho era fins que es va inventar el sistema automàtic de tractament d'equipatges (SATE), un revolucionari instrumental automatitzat que ja opera amb èxit a la T-4 de Barajas i a l'aeroport Schiphol d'Amsterdam (Holanda) i que serà una de les grans estrelles de la futura terminal sud del Prat.



► Aspecte exterior de la nau de la terminal sud, en obres.

El sistema ja està pràcticament instal·lat a les plantes inferiors de l'edifici processador de la T-Sud i es provarà el març que ve, segons un portaveu d'AENA. El SATE es convertirà en el primer element de la ter-

minal que es posi en marxa, encara que sigui en proves.

Però, ¿què és el SATE? És un sistema intel·ligent que s'encarrega de controlar informàticament les maletes des que el personal de terra de

les companyies de handling les extreu de les bodegues de l'avió fins que el propietari les recull.

¿Com funciona? Cada equipatge -a què se li ha assignat un codi de barres- es col·loca en una safata in-

dividual i s'introdueix en un complex circuit de cintes de més de 25 quilòmetres impulsat per 4.000 motors. «És com un escal·lètric on la maleta sap en tot moment la bifurcació que ha d'agafar», expliquen fonts d'AENA.

Com per art de màgia (o de la informàtica), la valisa recorre una ruta personalitzada i acaba apareixent just a la cinta de recollida de les 14 possibles, en què l'espera el seu propietari. «El sistema és el més segur que existeix tant en el transport com en la manipulació i és pràcticament infal·lible», assegura el portaveu de l'aeroport.

PLAQUES SOLARS / Una altra de les innovacions de la terminal sud serà el respecte pel medi ambient i l'aposta per l'estalvi energètic. La coberta superior dels dics laterals del complex estaran dotada de plaques solars que produiran el 70% de l'aigua calenta que es consumeix a les instal·lacions, tant als locals comercials i de restauració com als lavabos públics i els vestidors del personal. A més a més, l'edifici s'ha construït amb materials que minimitzen el consum i permeten estalviar energia.

La futura terminal barcelonina ocuparà 525.000 metres quadrats (l'equivalent a 82 camps de futbol), de manera que serà 70.000 metres quadrats més gran que la T-4 de Barajas. L'envergadura del projecte -al qual es destinaran un total de 736.344 metres cúbics de formigó armat- el converteix en el complex aeroportuari en construcció més important d'Europa. ■

Alternatives per a un desenvolupament sostenible

Europa davant del canvi climàtic

Si els europeus no fem tot el possible per evitar-ho, encara ho faran menys els que viuen molt pitjor

JOSEP
Borrell

La Comissió Europea ha fet una autèntica filigrana per elaborar el seu pla sobre energia i canvi climàtic, presentat al Parlament Europeu reunit en sessió extraordinària. Però, així que el va exposar, les crítiques han plogut des de tots els sectors afectats. És normal que sigui així, ja que es tracta d'una proposta que implica un esforç considerable per a la societat i la indústria europees, i difícil de repartir entre països de forma eficaç i equitativa.

La proposta és el resultat de mesos de dures negociacions entre la Comissió i els estats membres que ara continuaran contra rellotge al Consell i el Parlament per aconseguir aprovar-la abans de les properes eleccions europees. Es tracta de definir com aconseguirà la UE reduir un 20% les seves emissions de gasos d'efecte hivernacle el 2020 respecte de les del 1990 i augmentar fins al 20% la part de les energies renovables.

Quan aquest objectiu va ser adoptat pel Consell Europeu sota presidència alemanya, va ser presentat emfàticament com un gran moment de la construcció europea que ens donava el lideratge en la lluita contra el canvi climàtic. Però a l'hora de baixar de les muses al teatre, s'ha vist com és de difícil repartir esforços sense perjudicar la competitivitat de la indústria europea ni incórrer en costos que són socialment inassumibles.

LA COMISSIÓ xifra aquests costos en el 0,5% anual del PIB, cosa que equival a menys de mig euro diari per a cada europeu. Però, seguint les pautes de l'*informe Stern*, el cost de no fer res seria en-

tre 20 i 40 vegades superior. La seva aplicació permetrà reduir les importacions de petroli i gas en 50.000 milions d'euros, el 0,3% del PIB, i posar en marxa un procés d'inversió innovadora generadora de creixement i feina que situarà Europa al capdavant de la transformació tecnològica necessària per afrontar l'economia del postpetroli.

La proposta de la Comissió implica donar un enorme impuls al desenvolupament de les energies renovables siguin de la mena que siguin. Això no vol dir que es deixi de comptar amb el carbó com a recurs energètic, que per a alguns països de l'Est continua tenint una gran importància. El paquet legislatiu proposat conté una directiva que dóna el marc jurídic necessari a les tecnologies de captura i emmagatzematge del CO₂.

Entre els aspectes més polèmics, i n'hi ha molts, de la proposta, en destaquen el manteniment de l'objectiu del 10% de biocarburants, el nou sistema d'assignació de quotes d'emissió i la forma d'evitar deslocalitzacions industrials cap a països menys compromesos en la lluita contra el canvi climàtic.

L'impuls als biocarburants ha estat objecte d'una intensa polèmica i molt criticat pels que consideren que el seu ús planteja problemes ambientals, provoca desplaçaments de la població i crea penúria alimentària. Però la Comissió ho ha mantingut per impulsar el desenvolupament dels biocarburants de segona generació, acompanyant-ho de criteris molt estrictes, de forma que només es puguin comptabilitzar els biocarburants que redueixin les emissions un 35% respecte als combustibles clàssics.

Les quotes d'emissió ja no seran assignades a la indústria pels estats —que en alguns casos ha tingut una conducta molt laxa, cosa que ha provocat l'enfonsament del preu de la tona de carboni en el mercat de drets d'emissió—, sinó que les fixarà



La proposta de la Comissió implica un enorme impuls de les energies renovables

a escala europea la Comissió. I ja no seran gratuïts; s'assignaran progressivament a través de subhastes que poden generar entre 25.000 i 50.000 milions d'euros anuals, part dels quals hauran de ser reinvertits en la transferència de tecnologia als països en desenvolupament.

Però aquests costos més grans poden afectar la competitivitat de la indústria europea. I en res ajuda-

ria a la lluita contra el canvi climàtic que es deslocalitzés en altres països per seguir emetent des d'allà un diòxid de carboni amb efectes sobre l'escalfament atmosfèric que no depenen del lloc des d'on s'emeten. Prudentment, la Comissió es dóna un marge de maniobra per decidir d'aquí al 2011 què fer amb les indústries molt energívores i sotmeses a una forta competència internacional, en funció dels acords a què s'arribi per al període post-Kyoto, que comença el 2012.

Una de les solucions pot ser doncs l'aplicació d'un impost-carboni a les importacions per posar-les en igualtat de condicions amb la producció a Europa. Aquesta idea, perfectament raonable i defensada energèticament per França i el Regne Unit, ha acabat obrint-se pas, davant de les reticències dels que hi veien un retorn a la temptació proteccionista.

A ESPANYA, a més a més, l'afavoreix aquesta proposta. Incorpora molts dels seus plantejaments, en particular la consideració de la renda per càpita per repartir l'esforç, com a aproximació al criteri de població, que és, sens dubte, el més equitatiu. I el camí d'ajust a l'horitzó de l'any 2020 és menys exigent que el que es va negociar el 1997 per complir amb Kyoto.

Però, sobretot, aquesta proposta ha de tenir un *efecte arrossegament* sobre el comportament d'altres economies, sobretot les emergents, que augmenten acceleradament les emissions. Les de la Unió Europea són només el 14% de les mundials i, encara que les eliminéssim del tot, no resolldriem el problema. Però si nosaltres no fem tot el possible, encara ho faran menys els que viuen molt pitjor que els europeus. ■

President de la Comissió de Desenvolupament del Parlament Europeu.

ARJOL / JUAN MANUEL PRATS



►► Castells, Saura i Puigercós, amb la ministra Salgado, després de la reunió bilateral del 10 de gener passat.

PLANIFICACIÓ DELS PRÒXIMS CINC ANYS

El Govern tanca la llista d'infraestructures pendents

● Els projectes a finançar per l'Estat i la Generalitat arriben als 40.000 milions

● Montilla vol pactar les inversions amb l'oposició abans de l'estiu

MANEL MANCHÓN / CRISTINA BUESA
BARCELONA

Els deures estan fets i els consellers han calculat els projectes que consideren necessaris durant els pròxims set anys, tant amb finançament a càrrec de l'Estat com de la Generalitat. L'encàrrec del president José Montilla era que cada departament sabés aprofitar l'augment de recursos que suposa la disposició addicional tercera de l'Estatut. Però les xifres també s'han calculat tenint present el pacte de les infraestructures que el tripartit desitja consensuar amb l'oposició. Amb la pressió empresarial i social que alertava sobre la falta de previsions del tripartit, el Govern informará avui que els projectes existeixen i que la seva valoració s'acostarà als 40.000 milions d'euros fins al 2013.

Aquest període coincideix amb el que fixa l'Estatut, i que assenyala que l'Estat haurà d'invertir a Catalunya l'equivalent al seu pes al PIB

del conjunt d'Espanya, que ara és del 18,8%. La idea és entregar tots aquests projectes als grups parlamentaris i acordar una llista que es discutirà després de les eleccions, amb l'objectiu que hi hagi un acord català abans de l'estiu. Amb la força dels partits catalans, el pacte de les infraestructures es portarà a Madrid perquè el Govern que surti de les urnes el 9-M n'assumeixi la part que li correspongui.

XIFRES TANCADDES DIJOUS / «No serà per projectes», asseguren fonts del Govern, que fa mesos que treballen en aquest assumpte. Els consellers a qui afecten aquestes inversions van acabar tancant totes les xifres dijous passat. Governació, Medi Ambient, Política Territorial i Obres Públiques, Indústria i Agricultura han fet la seva llista de prioritats. Tots han marcat on els interessa més que s'inverteixin els milions que comporta l'Estatut i la inversió de la Generalitat. En alguns casos, com en les par-

tides previstes per a la millora del servei ferroviari, tots hi estan d'acord.

Els departaments són conscients que la situació de Rodalies només es pot resoldre amb una forta injecció econòmica. Però no tot a la vida són els trens. Infraestructures són també alguns desdoblaments viaris de la magnitud de l'Eix Transversal; obres hidràuliques per garantir el reg agrícola a Lleida; depuradores i des-salinitzadores o inversió en indústries turístiques.

REUNIÓ A MADRID / L'escull, no obstant, està més a prop. Diversos consellers es reuniran dilluns a Madrid en la subcomissió d'infraestructures de la bilateral Estat-Generalitat per intentar negociar el destí dels 905 milions d'euros addicionals consignats en el pressupost del 2008 després de l'acord Solbes-Castells, que ampliava a diversos ministeris la base de càlcul del 18,8% del PIB. Un 60% d'aquests recursos seran per a Política Territorial. Un 20%, per a Medi Ambient; un 8%, per a Agricultura, i un 12%, per a Innovació, Universitats i Empresa. El Ministeri de Foment, no obstant, ja ha fet saber les seves reticències davant la proposta catalana. ■

Empreses

Meteosim Truewind, consultora meteorològica

Amb el vent a favor

SECTOR EN AUGE

► Va néixer fa cinc anys fruit d'un projecte universitari i avui, amb la nord-americana Truewind com a sòcia, té els promotors edílics més importants com a clients

► La firma va subministrar a l'equip espanyol de vela a la Copa Amèrica eines pròpies de previsió i d'aprofitament del vent.

►► Joan Aymamí, amb dos molins en miniatura.



AGUSTÍ SALA
BARCELONA

La meteorologia pot ser negoci. I, de fet, ho és. Ho han comprovat els quatre socis de Meteosim, una consultoria catalana creada fa cinc anys com a projecte de la Universitat de Barcelona per un grup d'investigadors del departament d'Astronomia i Meteorologia, i que avui té grans companyies com Iberdrola, Acciona, Ecotècnia, Gamesa o Endesa com a clients.

Entre l'equip d'accionistes hi ha el conseller delegat, Joan Aymamí, i el responsable comercial, antic home del temps de TVE a Catalunya, i excoordinador d'emergències de la Generalitat en la passada legislatura, Santi Parés. La companyia, amb una facturació global que l'any passat va arribar als 1,2 milions d'euros, també té en la seva cartera de clients diferents Administracions que s'hi sumen a mesura que creix l'interès públic per fomentar les energies renovables.

L'any passat, la firma es va aliar

amb la companyia nord-americana Meso Inc., amb la qual s'ha bolcat en el negoci de consultoria i serveis de predicció meteorològica numèrica per a parcs edílics a través de la societat conjunta Meteosim Truewind.

El model desenvolupat per la companyia catalana després dels anys d'investigació a la universitat permet, entre altres coses, reduir substancialment el procés de mesurament previ a la construcció d'instal·lacions edíliques que, en l'actualitat, requereix al voltant d'un any. Amb el seu model de simulacions aquest període d'avaluació és de gairebé ni sis setmanes, fet que suposa un avanç molt important per a inversions voluminoses d'aquestes característiques. Una altra de les seves especialitats és l'anàlisi del clima a llarg termini.

Aymamí destaca com a tret característic de Meteosim, la seva especialitat a «reproduir numèricament com es comporta l'atmosfera». De fet, a mitjans dels anys noranta, els components de la companyia van començar a desenvolupar a la uni-

versitat models en aquest sentit que després han resultat ser un negoci. «És la demostració que un meteoròleg no té només com a sortides professionals dedicar-se a la predicció del temps a la TV o a la ràdio o a la recerca», especifica Aymamí.

El creixement es focalitza en l'actualitat a través de l'empresa con-

Aymamí afirma
que l'empresa és la prova
que la meteorologia
també pot ser negoci

junta amb els nord-americans, Meteosim Truewind, i se centra en l'estimació i avaluació de recursos energètics així com a oferir als promotors i institucions un ampli ventall de serveis al voltant del desenvolupament de l'energia edílica. Entre la societat espanyola i la catalana sumen un total de 70 físics amb coneixements informàtics, 11 dels quals

són de la societat catalana, que té la seva seu al parc científic de Barcelona.

Les noves directrius de la Unió Europea (UE) per combatre el canvi climàtic, que aposten clarament per la implantació de les energies renovables, suposen un enorme potencial d'expansió per a aquesta companyia. «Són una bona ràfega de vent en les veles de la companyia per als pròxims anys», destaca Aymamí.

A més de l'activitat relacionada amb l'energia edílica, que es desenvolupa conjuntament amb Meso, Meteosim en solitari manté la seva activitat en els camps de la nàutica —va ser subministrador d'eines de previsió i aprofitament del vent al *Desafío español*, a la Copa Amèrica de València—, la qualitat ambiental, l'esquí —amb previsions i prediccions específiques per a estacions d'esquí— i la venda de models numèrics de predicció en brut als quals altres empreses posen la seva marca, com un portal francès d'internet sobre el temps dedicat al sector nàutic. ■