



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:20-2-08

Elaborat per  serveis de comunicació

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

Les infraestructures ferroviàries ► La història

Pàgines 30 a 32 ►►►

La línia fèrria més moderna de tot Europa obre avui sense celebració

► L'AVE que uneix Barcelona i Madrid entra en servei amb 16 anys de retard

► En cinc dies s'han venut 71.000 bitllets de la ruta que pugnarà amb el pont aeri

MANUEL VILASERÓ / MADRID
CRISTINA BUESA / BARCELONA

En una dia com avui, fa quatre anys, l'expresident Aznar i l'exministre Álvarez-Cascos van inaugurar la flamant terminal 4 de Barajas tot i que faltava un any per a l'entrada en servei. No era la primera obra ni serà l'última que s'inaugura diversos cops. El que és realment singular és l'experiència que avui viuen polítics, mitjans de comunicació i viatgers. La connexió més esperada de finals del segle XX, l'AVE Barcelona-Madrid, es posarà en servei sense escarafalls.

És la paradoxa d'un projecte desafortunat gairebé des del primer dia. Arriba amb 16 anys de retard i el seu remat ha estat tan tortuós que ningú està per celebracions i encara menys en plena campanya electoral, tot i que es tracta de la infraestructura ferroviària més moderna i potent d'Europa. Cridada, a més, a

350 quilòmetres per hora en gairebé 600 quilòmetres del traçat. L'AVE Barcelona-Madrid els podrà assolir quan estigui a punt el sistema de senyalització. Per ara anirà a 300 quasi tot el traçat. Una meravella tecnològica amb una extraordinària complexitat que explica en part, però només en part, els infortunis.

TEORIA DESMENTIDA / La primera gran demora ja es va produir a l'arrencar. El Govern de Felipe González

va optar per donar prioritat a l'enllaç amb Sevilla amb el següent argument: si no es feia en primer lloc, mai es faria. La connexió amb Barcelona cauria pel seu propi pes. Però el pas del temps va acabar desmentint aquesta teoria. Al no entrar en l'allau inversora del 92, l'obra va xocar amb la depressió posterior als grans fastos i no va començar fins al 1996. Però quan els autors del model Madrid-Sevilla es disposaven a posar travesses en direcció a Saragossa i

Barcelona, els va arribar el relleu.

Aznar va agafar el control i va ordenar el disseny d'una línia que havia de superar en tot l'obra de González. I ho va aconseguir. Va situar el llistat tecnològic tan alt i va contractar empreses i professionals amb tan escassa experiència que el resultat no podia ser pitjor. La data d'arribada a Barcelona s'ha endarrerat

Passa a la pàgina següent

JORDI CATALÀ

L'ESQUELET DEL RECORREGUT

TIPOLOGIES DE TRAÇAT

L'estructura, el disseny i els materials varien segons les dificultats que presenta el terreny que travessa el tren

VIA EN SUPERFÍCIE (SOBRE BALAST)
La major part del recorregut transcorre en superfície

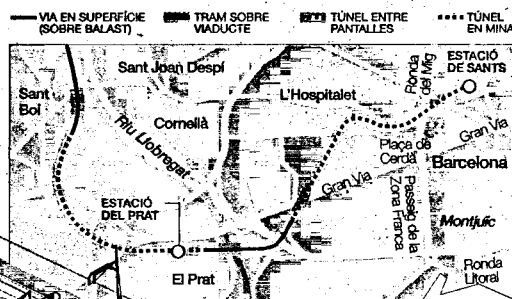
TÚNEL EN MINA
Túnel tradicional, excavat en terrenys rocosos

TÚNEL ENTRE PANTALLS (FALS TÚNEL)
Construcció hiperreforçada per utilitzar en terrenys urbans, difícils o pobres

VIADUCTE ISOSTÀTIC
Construït sobre bigues prefabricades. Salva obstacles del terreny. Va sobre balast, o no

Les vies no estan construïdes sobre balast

PENDENT MÀXIM 2%
RADI MÍNIM DELS REVOLTS 7.000m



VIADUCTE HIPERESTÀTIC
Se sustenta sobre bigues de caixó i permet salvar grans altures en superfície. Pot anar sobre balast, o no

el taxi

SUPLEMENT DE 2,10 EUROS

EL 20% MÉS CARES

► Agafar un taxi a l'estació de Santis està gravat des d'avui amb un suplement de 2,10 euros, un extra que duplicarà d'entrada el cost de la baixada de bandera (1,80 euros amb la T-2 i 1,90 amb la T-1). Segons una prova realitzada per EL PERIÓDICO el desembre passat, les carreres des de la base de l'AVE seran el 20% més cares que si l'usuari accedeix al servei en qualsevol altre punt de la ciutat.

MACROPARADA

► L'arribada de l'AVE ha suposat la reconversió de l'aparcament de la plaça de Joan Peiró en una macroparada que en un futur pròxim tindrà capacitat per a 120 taxis. Segons l'Institut Metropolità del Taxi (Imet), el suplement pretén «incentivar els taxistes a donar servei a l'estació de Santis davant el previsible augment de la demanda». Fa una dècada, ja existia un suplement per als viatges des de les estacions més importants (Sants i Fabra i Puig inclosos) que es va eliminar a canvi d'una pujada tarifària.

EL VIADUCTE DEL LLOBREGAT

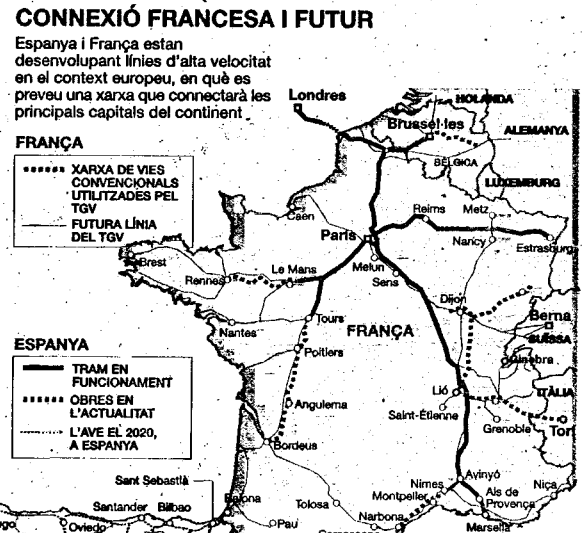
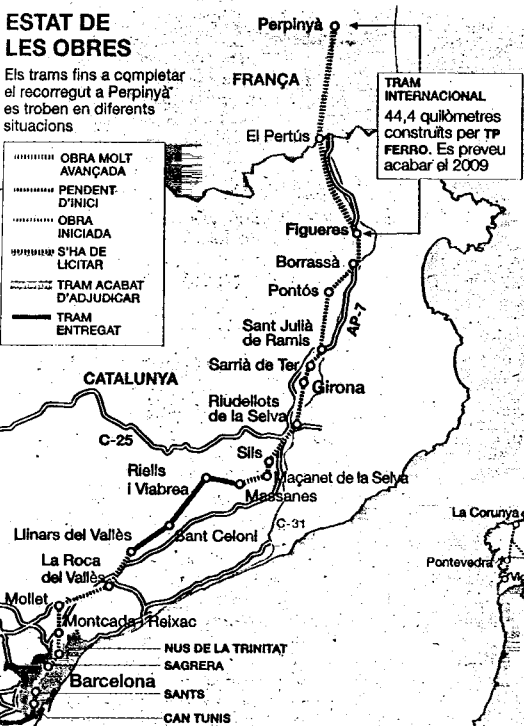
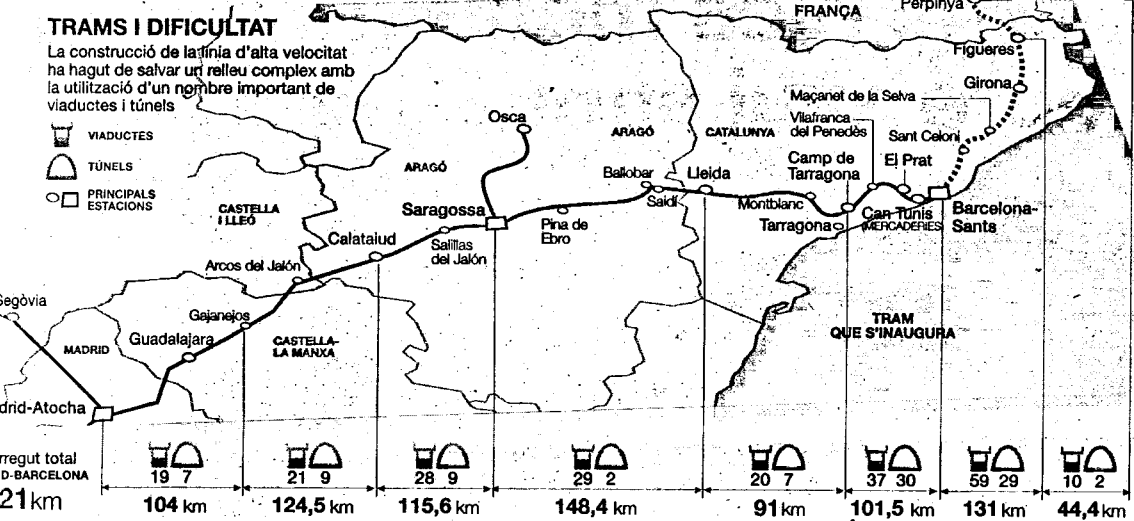
És la joia del traçat que s'inaugura. Salva el riu Llobregat i diverses vies de comunicació, i està dividit en dos trams de diferent disseny

DIRECCIÓ BARCELONA



Les infraestructures ferroviàries ► El futur

Pàgines 30 a 32 ►►►

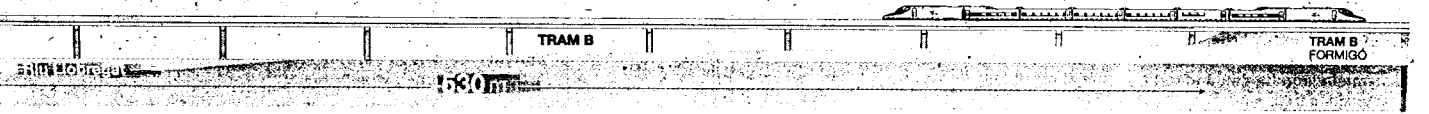
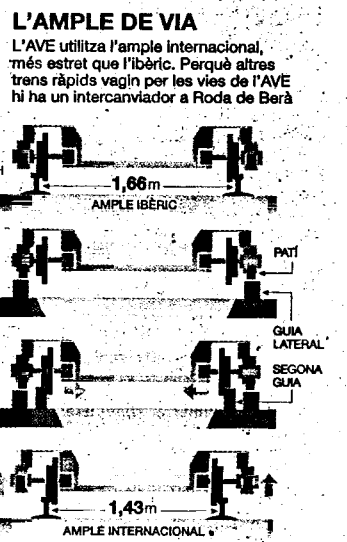


Ve de la pàgina anterior

rit quatre anys, set més per arribar a la frontera i els 350 quilòmetres per hora són una assignatura pendent. Durant aquests anys hi ha hagut de tot, dolines a Saragossa, esvorancs a Bellvitge, un sistema de senyalització que no funcionava, els túnels de Montblanc reconstruïts per complet i la tortura més gran que es recorda als usuaris de Rodalies.

La col·locació al capdavant de Foment de dos ministres amb semblants tics autoritaris, Álvarez Cascos i Magdalena Álvarez, va fer la resta. Tots dos van cometre pecats similars al mantenir contra vent i marea calendaris poc realistes, marcats més per les necessitats electorals que per les tècniques. Catalunya tampoc hi va ajudar. Els desacords sobre el traçat d'entrada a Barcelona i l'enllaç a l'aeroport van paralitzar els projectes durant anys, cosa que deixa un precedent inquietant sobre el futur enllaç amb França. ¿Aconseguiran els contraris al túnel de l'Eixample la proesa d'endarrerir encara més el projecte?

L'ENIGMA DE LES GENERALS / Tot és possible. Encara que l'obra ja està adjudicada, el resultat de les generals pot causar un nou tomb. PP i CiU han compromès la seva paraula en aquest exercici de demagògia fins ara reservada a Catalunya a forces gairebé extraparlamentàries. Els treballs des de Sagrera i fins a Perpinyà segueixen el seu curs amb un grau d'execució desigual. Únicament queda per adjudicar el tram Sagrera-Nus de la Trinitat, que és el més endarrerit. En el tram internacional (els 44,4 quilòmetres entre Figueres i Perpinyà) l'obra civil ja està a punt i la via està col·locada en un 60%. Tot sembla encarrilat si el pròxim ministre de Foment no ho espantia.

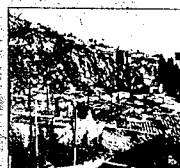


GRAN BARCELONA

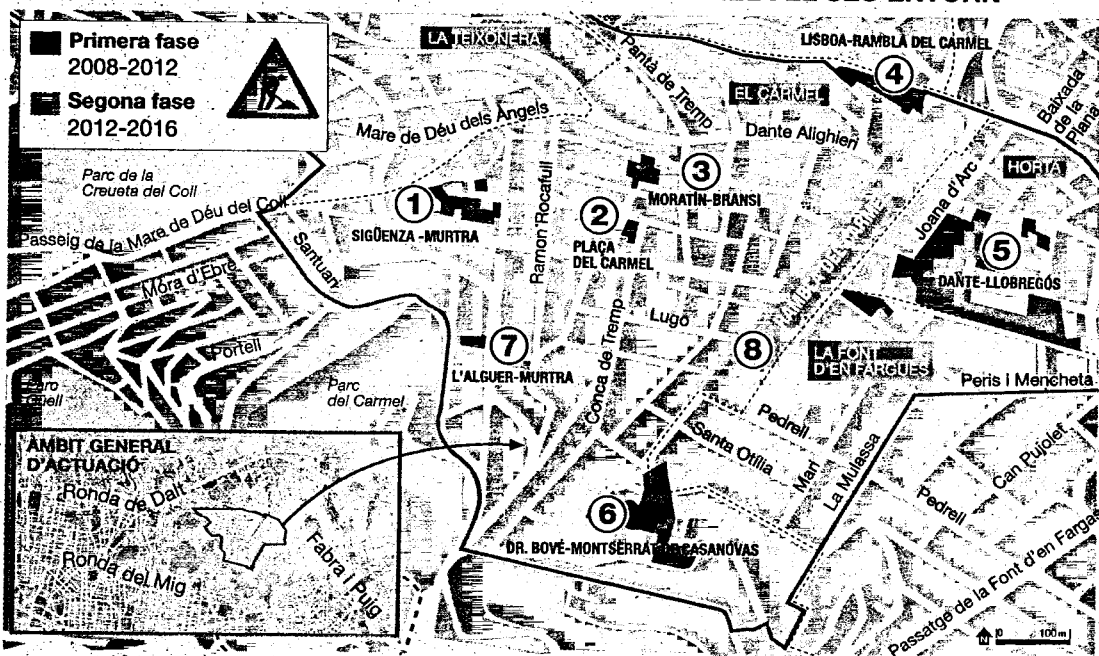
132 ANYS
DE VIDA
D'UN BARRI

**Origen entre
cases i horts**

Les primeres edificacions del Carmel són del 1875. Fins al 1950 va ser el típic barri de la casa i l'hort.



LES ACTUACIONS PÚBLIQUES PREFERENTS AL CARMEL I EL SEU ENTORN



SIGÜENZA-MURTRA

- Demolició de 150 vivendes del passatge de Sigüenza i el seu entorn
- Pisos de protecció per als real·lotjats
- Recuperació d'espai públic, eliminant el passatge



DANTE-LLOBREGÓS

- Demolició de vivendes i parcel·lació integral
- Construcció de vivendes de promoció privada i pública
- Creació d'un corredor verd

TRANSFORMACIÓ D'UNA DE LES ZONES AMB MÉS DENSITAT DE POBLACIÓ DE BARCELONA

El Carmel rehabilita 3.336 cases tres anys després de l'esvoranc

|| L'agència municipal i la Generalitat han cobert el 17% de les actuacions previstes al barri

|| La urbanització de cinc eixos cívics s'unirà aquest any a noves escales mecàniques i equipaments

ALBERT OLLÉS / ROSA MARI SANZ
BARCELONA

Alguna cosa està canviant al Carmel. El barri que es va guanyar el qualificatiu d'impossible pel brutal i desordenat creixement que va viure durant els anys 50 i 60, comença a reinventar-se després del punt d'inflexió que va marcar l'enfonsament el gener del 2005 d'un túnel en construcció de la línia 5 del metro. Un procés de lenta però decidida transformació que ja noten les 3.336 vivendes rehabilitades i en fase d'execució, i que testimonien al carrer les obres d'urbanització de l'espai públic i de millora de l'accessibilitat.

Al l'espera que demà s'aprovi la modificació del PGM que revisa i amplia els plans pendents de reforma del barri i el seu entorn amb un termini d'execució de 12 anys, l'agència municipal creada després de l'esvoranc i la Generalitat ha cobert en poc més de dos anys el 17% de les actuacions previstes per reformar i millorar el malmès parc de vivendes.

L'àmbit on s'han concentrat les intervencions és el que es va delimitar el 2005 com a àrea especial de rehabilitació integral (AERI). La coneguda com a zona groga, la més pròxima a l'esvoranc, ha estat gestionada per la Generalitat que, el 31 de gener d'aquest any, havia reformat 213 pisos. La zona verda, la segona corona en referència a l'esvoranc, és responsabilitat de l'agència del Carmel, que ha iniciat 36 dels 38 plans de reforma previstos, cosa que suma 178 vivendes més.

SUBVENCIÓ D'OBRES / La resta d'expedients en curs (279) afecten 2.945 vivendes distribuïdes per la resta de l'AERI en què l'ajuntament, amb l'ajuda econòmica del Govern central, subvenciona obres de millora empreses pels llogaters. Aquestes obres s'han fet en els elements comuns dels edificis i també a l'interior de les cases. En el primer apartat destaca la instal·lació de 25 nous ascensors i la reforma de 67 façanes, 14 patis, 12 cobertes i 3 vestíbuls i escales. En el segon, els espais on més s'ha incidit són les cuines i els banys.

els cotxes QUATRE NOUS PÀRQUINGS

DÈFICIT HISTÒRIC

⇒ El Carmel té 55.117 habitants i 34.220 cotxes censats, cosa que evidencia la magnitud del parc de vehicles davant el déficit històric de transport públic que pateix el barri. Els clàssics problemes per aparcar s'agreuïaran ara, al reduir-se les places lliures al carrer. Per pal·lar-ho s'ha aprovat la construcció de quatre pàrquings públics subterranis, que sumen 800 places.

INICI D'OBRES

⇒ Dos d'aquests pàrquings començaran aquest any les obres. Es tracta dels que hi haurà al carrer d'Arenys (290 places) i al de Salvador Allende (165). En el segon semestre del 2009 es començaran a construir els dos restants. Un es construirà al carrer de Bernat Bransi (165 places) i l'altre s'ubicarà al Camí Vell del Coll (237).

NOU 'CASAL' A CAN TRAVI

⇒ En referència als equipaments, aquest any començarà a construir-se el casal de barri de Can Travi, que s'inaugurarà durant l'estiu del 2009. També s'iniciarà la reforma de l'anomenat espai Cortada, un parc que guanyarà espai verd i pistes de petanca, a més d'ampliar i renovar les seves zones verdes.

LA MASIA DE CA N'ANDALET

⇒ L'agència del Carmel s'ha marcat com a prioritat la millora de l'entorn de la masia de Ca n'Andalet, l'edificació d'aquest tipus que té més rellevància històrica i, per tant, amb més simbolisme al barri del Carmel. Està previst que quedin afectades les finques de l'entorn perquè la masia tingui una millor visualització exterior. També es construiran vivendes de protecció oficial.

L'altre eix d'actuació és el que s'està portant a terme en l'espai públic. Pel que fa referència a reurbanització de carrers, ja s'ha acabat la primera de les quatre fases de reforma del conegut com a eix Pastenrath, que travessa tot el Carmel. El tram acabat està entre els carrers de Sant Crispí i d'Arenys, i ja han començat les obres en el segon, entre Santuari i Hortal. Els treballs inclouen el soterrament de les línies elèctriques i de serveis, l'ampliació de les voreres, la renovació del paviment dels carrers i del mobiliari urbà i l'arbrat.

MOBILITAT I ACCESSIBILITAT / Durant el 2008 es renovarà també l'eix Santa Rosalia-Besòs, el Camí Vell del Coll i els carrers de Can Xiroi i de Passerell. De forma paral·lela a la millora de la mobilitat, s'està treballant també en la de l'accessibilitat. Amb aquest objectiu s'iniciarà aquest any la instal·lació d'escales mecàniques al carrer d'Alguer, situat entre els carrers de Murtra i de Santuari i entre la rambla del Carmel i el carrer de Lisboa. Tots dos,

3 onades migratòries
entre el 1929 i el 1970

La migració del 1929 va alçar els primers pisos, però va ser a partir del 1948 quan es va imposar l'autoconstrucció, i els grans edificis

La crisi de l'esvoranc
obre una nova etapa

La crisi de l'esvoranc del gener del 2005 va descobrir les carències històriques del barri i va obrir una nova etapa de reforma i rehabilitació



FOTOGRAFIES: DANNY CAMPA / GRAFIC: RAMON CURTO



PLAÇA DEL CARMEL

- Urbanització definitiva
- Demolició del bloc ubicat entre la plaça i el carrer de Sigüenza
- Construcció de 20 pisos socials per a joves i un equipament



MORATÍN-BRANSÍ

- Construcció en un solar municipal d'habitatges de protecció, un pàrquing públic i un equipament de barri
- Expropiació d'un solar que ara és un pàrquing per construir-hi una guarderia



LISBOA-RAMBLA DEL CARMEL

- Demolició de vivendes
- Expropiació d'un solar privat sense edificar
- Construcció d'habitatges de protecció per a real·lotjats



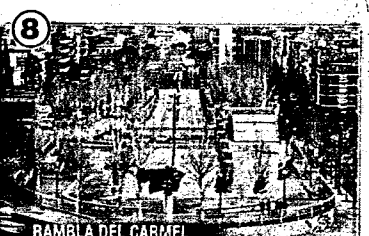
DR. BOVÉ-MONTSERRAT DE CASANOVAS

- Es trenquen les actuals illes de cases per crear nous circuits per a vianants
- Més mobilitat a les zones amb pendents
- S'obre la connexió entre els carrers del Doctor Bové i de Passarèl



LA GUER-MURTRA

- Demolició de les vivendes i substitució per pisos de protecció per a real·lotjats
- Instal·lació d'escaleres mecàniques
- Creació d'una zona verda davant de la biblioteca de Juan Marsé



RAMBLA DEL CARMEL

- Soterrament dels vials per a vehicles dels dos laterals de la rambla
- Recuperació cívica de tot l'espai
- Millora de la connexió entre els barris del Carmel i d'Horta a través de la rambla

CANVIS TRANSCENDENTALS AL DISTRICTE SET DE LA CAPITAL CATALANA

Horta-Guinardó afronta una reforma sense precedents

○ Als plans del Carmel i el seu entorn s'hi afegeixen els de la Vall d'Hebron i la Clota

○ El districte vol aprovar en aquest mandat el projecte dels Tres Turons

A.O./R.M.S.
BARCELONA

Ha arribat el moment d'Horta-Guinardó. Amb aquesta frase resumeix la regidora del districte, Elsa Blasco, l'etapa històrica que afronta aquesta zona davant els diferents macroplans de reforma urbanística que té en marxa. Al del Carmel i el seu entorn, que inclou els barris de la Taxonera, Horta i la Font d'en Fargues, s'hi afegeix l'aprovat el maig passat per reordenar la Vall d'Hebron i la Clota. I en queda pendent un tercer, el dels Tres Turons, que el bipartit de govern s'ha compromès a tancar durant l'actual mandat.

Tots ells comparteixen espais geogràfics d'afectació, de manera que es tracta d'una transformació «coordinada i amb elements comuns d'actuació», en paraules de Blasco. La constatació d'això és la conversió de l'agència municipal del Carmel en el centre d'operacions a la zona, des d'on s'està gestionant l'execució de projectes a tots els barris.

«Són llocs que tenen una història i unes característiques arquitectòniques, urbanístiques i socials similars

que ara estaran més ben cosits interiorment i més connectats entre si, formant un continu urbà», explica Oriol Bonet, director general de l'agència. «Els objectius bàsics són millorar i renovar el parc de vivendes, i esponsorar i reordenar l'espai públic», afegeix.

REHABILITACIÓ A HORTA / L'agència ha ampliat, per exemple, les ajudes a la rehabilitació d'habitatges situats al nucli antic d'Horta, on ja ha tramitat 38 expedients. També està treballant en el paquet d'equipaments que es construiran sobre la llosa de la Vall d'Hebron, que inclou un nou mercat, un pàrquing, una guarderia i un casal de joves, a més a més de vivendes.

Un altre pla que coordina és el del dipòsit d'aigües pluvials que es començarà a construir aquest estiu sota l'avinguda de l'Estatut. La urbanització de la superfície crearà un corredor que unirà el barri d'Horta amb el de la Clota. La reforma d'aquest últim barri, que també començarà el 2008, és un altre dels te-

mes gestionats des de l'agència del Carmel.

Seguint la metàfora de Bonet sobre la costura de barris, la regidora del districte coincideix en la combinació entre grans actuacions i altres de «microcirurgia». «La gran densitat de la zona farà que moltes es desenvolupin en espais de mides reduïdes. I això no només passarà al Carmel i a la Taxonera, sinó també a la Clota i a algunes zones dels Tres Turons», assegura Blasco.

DÈFICIT DE FINANÇAMENT / La regidora d'ICV-EUiA reconeix que Horta-Guinardó arrossega un dèficit de finançament pressupostari que, a partir d'aquest mandat, canviarà de forma notable. «Estem davant d'una transformació sense precedents, amb propostes ambicioses, però realistes, que impulsarem i tutelarem des de les administracions buscant la complicitat del sector privat davant el seu elevat cost», diu.

Blasco promet una execució «gradual, encara que sense eternitzar-se» dels plans aprovats i afirma que durant aquest mandat se'n podran visualitzar molts. En referència a les expropiacions per real·lotjar els veïns en pisos nous, la regidora assegura que tots els afectats rebran un tractament «just» i que el 100% seguirà al seu barri d'origen, si és això el que vol. ■

les primeres del barri en sentit descendent, facilitaran l'accés a dos centres d'atenció primària (CAP) ubicats en el seu entorn. També es milloraran els accessos «mitjançant rampes» a la biblioteca de Joan Marsé, i es remodelaran les escales del carrer de Pasteur i els murs de Murtra i Fastenrath.

Els projectes de l'AERI s'afegeiran als planificats en la reforma del PGM que s'ha d'aprovar en la comissió plenària d'Urbanisme d'aquesta setmana. Un macroprojecte, presentat dimecres passat pel bipartit de govern municipal, que obligarà a enderroc 750 vivendes en mal estat o amb problemes estructurals de construcció, i a real·lotjar 1.900 veïns.

SOTERRAMENT DE VIALS / La transformació prevista, que guanya 15.000 metres quadrats de terreny verd i equipaments respecte de la planificació anterior, serà impulsada inicialment pel mateix ajuntament a través de set àrees preferents d'actuació (vegeu el gràfic). Una bona part es començarà a executar en aquest mandat, mentre que en el pròxim se n'emprenderà una vuitena que, per la seva inversió i simbolisme, és la més rellevant de totes.

Es tracta de la recuperació per a ús ciutadà de la rambla del Carmel. Per fer-ho se soterraran els vials que transcorren de forma paral·lela al passeig i es crearà un gran espai de vianants que, al mateix temps, connectarà el Carmel amb Horta. ■

El Museo de Urbanismo estará en una nave de la fábrica de Can Batlló

EL PAÍS, Barcelona

La sede barcelonesa del Museo Nacional de Arquitectura y Urbanismo estará situada en una antigua nave del complejo fabril de Can Batlló, en el distrito de Sants-Montjuïc. Su superficie no es muy grande, unos 1.600 metros cuadrados, si bien se confía en que, gracias a la altura de los dos pisos que tiene, podrá ampliarse la superficie utilizable. Lo anunció ayer la ministra de Vivienda, Carme Chacón, en Salamanca, donde constituyó el patronato del nuevo centro y visitó el espacio en el que se ubicará otra de las sedes de es-

te museo, en un edificio que antes había ocupado el Banco de España, en la plaza de los Bandos, y que ya tiene proyecto de rehabilitación. El nuevo museo tendrá tres sedes: una en Salamanca dedicada a la arquitectura, otra en Barcelona centrada en el urbanismo y una tercera en Madrid, donde estará el centro de documentación en un edificio aún por decidir.

Dimisión del director

Lo que no tiene, en cambio, el nuevo museo es director. El arquitecto Manuel Blanco, que había sido nombrado para este car-

go en mayo de 2007 por la anterior ministra, María Antonia Trujillo, dimitió poco después del cambio de titular en el ministerio.

Chacón ayer no se refirió a este hecho y anunció, en cambio, el nombre de los 10 expertos que asesoran por periodos de tres años al patronato del nuevo museo, sobre cuyo proyecto aún pesan muchas incógnitas. Serán Joan Busquets, Carmen Espegel, Xerardo Estévez, Beth Gali, Manuel Gallego Jorretto, Luis Fernández Galiano, Carmen Jordá, Blanca Lleó, Víctor Pérez Escolano y Carme Pinós.

España sufre la segunda mayor caída de la construcción en Europa

La actividad del sector constructor se redujo un 9,5% en diciembre, según Eurostat, tras las advertencias de la OCDE por la exposición de la economía española a la crisis financiera.

RICARDO T. LUCAS. Madrid

De líder a casi farolillo rojo. En menos de un año, España ha pasado de exhibir el fuerte crecimiento del sector inmobiliario a ocupar los puestos de cola de la Unión Europea en actividad constructora. Según las últimas cifras de Eurostat, esta tendencia se agudizó el último trimestre del año, y, de manera especial, en diciembre. Durante el último mes de 2007, la producción anual del sector se redujo un 9,5% respecto a diciembre de 2006. Una caída que sólo fue superada por la sufrida por Reino Unido, que fue del 12,7%.

Este retroceso, unido al sufrido en noviembre por el sector español, del 6,2%, y al del mes de septiembre (4,5%), visualiza el delicado momento que atraviesa el que hasta este ejercicio había sido el principal motor de la economía española.

No obstante, los últimos indicadores publicados sobre la marcha del sector —como el consumo de cemento o el in-

Las economías española y alemana viven el parón de la construcción más intenso desde verano

cremento del paro— ya apuntaban hacia una brusca ruptura de un boom que ha durado casi diez años. Del mismo modo, los principales analistas y la OCDE han alertado de la especial exposición de España a la desaceleración económica debido al elevado peso de la construcción.

Ayer mismo, los promotores inmobiliarios de Cataluña mostraron su pesimismo por "una crisis que podría durar entre dos y tres años".

La debilidad de ambas potencias, junto al descenso en Eslovenia (8,3%) y Alemania (6,3%) explica que la actividad constructora cayese, al cierre del año pasado, un 3,3%.

Aunque Eurostat no desglosa las cifras para cada país, sí revela que la mayor caída en la zona del euro ha sido la de la construcción civil, que se redujo un 6% en diciembre, el doble que la caída de la actividad residencial, donde el retroceso fue del 3,5%.

En contraste con estos descensos, la actividad se muestra boyante en los mercados más atractivos de Europa del Este. Así, en Polonia la pro-

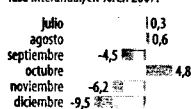


Joaquín Almunia, comisario de Asuntos Económicos.

EL SECTOR EN ESPAÑA

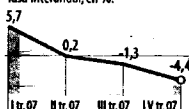
Evolución mensual

Tasa interanual, en %. En 2007.



Por trimestres

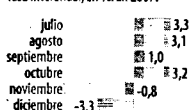
Tasa interanual, en %.



LA CONSTRUCCIÓN EN LA ZONA EURO

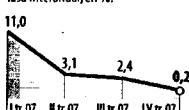
En el semestre

Tasa interanual, en %. En 2007.



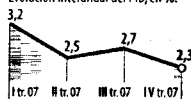
Evolución trimestral

Tasa interanual, en %.



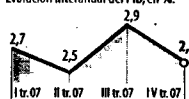
Economía europea

Evolución interanual del PIB, en %.



Crecimiento de la OCDE

Evolución interanual del PIB, en %.



FUENTE: Eurostat y OCDE

EXPANSIÓN

Las claves

■ España acumula tres caídas de la actividad constructora en los últimos cuatro trimestres, frente al dinámico crecimiento en 2006.

■ A diferencia de esta debilidad, la actividad creció con fuerza en los países de Europa del Este y en mercados maduros como Suecia y Francia.

ducción avanzó un 12,6% en el mes de diciembre, un 31% en Rumania y un 7% en la República Checa. Otras economías más desarrolladas como la francesa o la sueca muestran también importantes incrementos en la última parte del año.

La posición de la economía

española empeora con las cifras del cuarto trimestre de 2007. Entre octubre y diciembre, España fue, junto a Alemania, el país comunitario en el que más se redujo la actividad del sector constructor (un 4,4%), mientras que Reino Unido capeó el parón del sector, al anotarse un avance del

2,5%. En este periodo, la construcción se estancó en la zona euro (apenas avanzó dos décimas respecto al último trimestre de 2006), debido especialmente a un descenso del 1,3% de la ingeniería civil.

Menos crecimiento

No obstante, la zona euro es la potencia que más está notando en sus cifras de crecimiento los efectos de la crisis financiera, especialmente focalizados en los sectores de la construcción y el financiero.

Así, en el último trimestre del año el avance del PIB de los Quince fue del 2,3%, cuatro décimas menos que en el trimestre anterior y casi un punto menos que a finales de 2006, según las cifras publicadas ayer por la OCDE.

La organización alerta, de hecho, de que la ralentización de la economía mundial fue mayor a la estimada, ya que frente al avance del 0,9% previsto, el incremento final fue del 0,5%. El crecimiento conjunto de las economías más industrializadas en el último

Alemania es la economía europea que más sufre los efectos de la crisis, según la OCDE

trimestre del año fue del 2,6%.

Alemania aparece como la economía comunitaria más castigada por la crisis: al cierre del año pasado, el incremento del PIB se había moderado en siete décimas respecto a las cifras del verano, hasta situarse en el 1,8%, y el descenso supera el punto porcentual respecto a las cifras de 2006.

En el caso español, la desaceleración se aproxima a la de la economía germana. El dato de PIB avanzado por el Banco de España (3,5%) refleja un avance tres décimas inferior respecto al tercer trimestre anterior, pero una moderación de cinco décimas frente al cierre de 2006.

El descenso ha sido algo menos acusado en EEUU, cuya economía creció un 2,5% al cierre del pasado ejercicio. Este ritmo es tres décimas inferior al del tercer trimestre de 2007, pero se sitúa sólo una décima por debajo del ritmo de avance de la economía estadounidense a finales de 2006.

VISIÓN PERSONAL

Inversión pública y pacto sobre infraestructuras



Jesús Sancho Rof

Presidente de la Asociación Nacional de Empresas Constructoras de Obra Pública (AERCO)

En tiempo de elecciones, cuando el país asiste a una tómbola de ofertas la mayoría de ellas fruto de la oportunidad o de la ocurrencia – pues todo vale para captar la atención si no del electorado al menos de los medios de comunicación – me pregunto el porqué de unos programas electorales de cientos de páginas que, salvo en determinadas cuestiones, evitan descender a lo copceto y se limitan a realizar declaraciones generales de buenas intenciones que luego sólo se llevan a la práctica en contadas ocasiones.

En el caso concreto de las medianas empresas, todos los partidos políticos plantean la necesidad de apoyarlas: bajarles el impuesto de sociedades; crear uno u otro Instituto u Observatorio para su fomento y desarrollo; darles facilidades crediticias, etc., etc. Pero no he visto ningún programa electoral en el que se plantee el reparto razonable de las inversiones públicas para que las pequeñas y medianas empresas constructoras tengan lo que realmente necesitan para crear y mantener puestos de trabajo, y para que nuestro país continúe teniendo un entramado empresarial diversificado y distribuido en las diferentes Comunidades Autónomas. Porque lo que realmente necesitan estas empresas es algo tan simple como trabajo.

Los datos provisionales de las adjudicaciones de obra pública en el año 2007 por el conjunto de los Ministerios inversores de la Administración Central del Estado, nos ofrecen la importante cifra de 15.500 millones de euros, repartidos entre más de seiscientas empresas adjudicatarias. Hasta aquí sin problemas. La pega aparece cuando resulta que más del 52 por ciento de esta cantidad ha sido adjudicado a solamente siete grupos de empresas.

¿No sería más que razonable otra distribución más equilibrada de la inversión pública estatal?

El hacerlo no es nada complicado: basta con elaborar unos proyectos con el tamaño adecuado para que todas las empresas – grandes y medianas – puedan competir en igualdad de condiciones; vigilar que se cumplen los máximos de subcontratación exigidos por la Ley; comprobar que no se oferta una misma maquinaria trabajando en Coruña y Sevilla al mismo tiempo y, sobre todo, establecer dos mecanismos necesarios: el que evite las bajas disparatadas en las ofertas y la penalización a quien no cumpla con los plazos y calidades exigidos en los proyectos. Precisamente en estos días la patronal de la Ingeniería (Tecnibería) y la Federación Internacional de Consultores en Ingeniería (Fidific) han coincidido en señalar el resentimiento de la calidad de las obras cuando se prima la oferta económica sobre la técnica.

Nueva Ley de Contratos

La nueva Ley de Contratos del Sector Público –inteligentemente utilizada– tiene mecanismos que permiten lo que es una necesidad para mantener el nivel de empleo en la construcción en momentos difíciles para uno de sus sectores: que las medianas empresas –que son técnicamente igual de capaces que las grandes, y a veces más en determinadas especialidades– tengan un trozo mayor de la tarta de la inversión pública estatal que el que hasta ahora se les ha permitido. Y digo “se les ha permitido” con todas sus consecuencias.

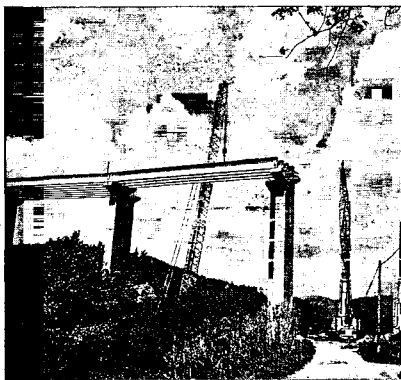
Y ya que hablamos de obra pública, quiero plantear otra cuestión: una vez más, nos vemos en la obligación de seguir insistiendo en la necesidad de que los partidos políticos –a los que se les llena la boca de “pactos de Estado”– lleguen a un acuerdo sobre las infraestructuras que dibuje de aquí a veinte años el mapa de todas las redes de transporte y de agua que necesita España para consolidar su proceso de modernización y pujanza económica. No olvidemos que la inversión sostenida y sostenible en infraestructuras, además de un efecto directo en el crecimiento económico, contribuye a forjar los cimientos del desarrollo futuro y equilibrado de los territorios. No hace falta recordar que el valor

añadido bruto de la construcción representa aproximadamente el 10% del PIB.

La orografía es, sin lugar a dudas, la realidad más rotunda a la que se enfrentan las sociedades y condiciona de una forma evidente los proyectos de obras públicas. Y la naturaleza carece de ideología; ya dijo Alexander Herzen que “sólo la naturaleza hace grandes obras sin esperar recompensa alguna”.

Por ello, nuestro planteamiento es de una sencillez escolar, y quizás sea precisamente su falta de sofisticación lo que lo haga poco atractivo a ojos de los políticos. Si las ciudades están donde están; los ríos son los mismos desde tiempo inmemorial; las cordilleras no hay quien las mueva y los puertos están en su mayoría donde los situaron los fenicios, ¿por qué no se reúnen los técnicos de todos los partidos políticos, incluidos los nacionalistas, y se elabora un plan general de infraestructuras de amplio recorrido?

Si echamos un vistazo atrás podemos encontrar numerosos ejemplos que nos hablan de la permanencia o vigencia por largos periodos de tiempo de proyectos de infraestructuras. Podríamos señalar que la actual red de carreteras tuvo su origen en el trazado de los caminos que ya en el siglo XVI unían la capital de España con el resto de las regiones, o que incluso la novedosa idea de crear una trama reti-



Construcción del llamado Eix del Llobregat de Barcelona.

cular de autovías que evite el paso obligado por Madrid, es volver, con más medios y tecnología, eso sí, a planteamientos que ya utilizaban los romanos. Hay otros muchos casos que podemos traer a colación: el de la Ley de Carreteras de 1877, que estuvo vigente hasta 1974 (cien años de vigencia), o el del Trasvase Tajo-Segura, diseñado en 1932 y que no comienza a funcionar hasta 1980. Incluso los pantanos de los tiempos de Franco formaban parte del plan hídrico impulsado por Indalecio Prieto en la etapa de la II República.

La economía española ha comenzado a dar serias alarmas en lo que se refiere a su capacidad de crecimiento, y precisamente ahora, el tiempo se convierte en un factor crucial. El sector de la obra civil debería ser uno de los instrumentos que posibiliten compensar la desaceleración producida en el segmento de la edificación, mediante el empleo de una política de inversiones que sea capaz de ampliar la demanda agregada, y constituirse también en uno de los principales motores de creación de empleo en los próximos años, con la seguridad de que sus efectos se dejarán sentir aquí y ahora, pero sobre todo en el futuro.

Apliquemos, pues, el “no hay que hacer deprisa lo que es para siempre”, que sentenció ya Thomas Mann, y evitemos esa humana tentación que nos recuerda Leon Tolstói: “es más fácil hacer leyes que gobernar”.

MEDI AMBIENT

Els enginyers industrials volen transvasaments

■ Reclamen la interconnexió del Consorci d'Aigües de Tarragona amb l'àrea de Barcelona ■ Creuen que no es pot descartar la portada d'aigua del Roine

Joaquim Elcacho
BARCELONA

El Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya (COEIC) va reclamar ahir "la urgent interconnexió de la conca de l'Ebre amb les conques internes de Catalunya" i va demanar que els responsables polítics no descartin cap altra actuació —com el transvasament del Roine— que permeti donar garantia de subministrament d'aigua de forma permanent a l'àrea de Barcelona.

La petició de noves infraestructures hidràuliques que complementin les que ja hi ha en execució és una de les conclusions destacades de l'informe *L'aigua: un fre per al desenvolupament?* presentat ahir pel COEIC. El seu degà, Joan Vallvé, va explicar que l'estudi "és una anàlisi del problema de l'aigua a Catalunya i de les possibles solucions; no és una proposta política, però demanen que els responsables de la política hidràulica no descartin cap de les possibles solucions".

Joan Torres, president de l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya, va recordar que "Catalunya aspira a ser competitiva i sense garantia de subministrament d'aigua no ho pot ser". Fent un irònic joc de paraules, Torres va reclamar un decret que decreti que no hi haurà més decrets de mesures urgents contra la sequera; òbviament referint-se a la hipòtesi que Catalunya resolgui aviat, i per sempre, el problema de falta d'aigua.

Diagnosi i conclusions
El coordinador de l'estudi, Josep Alabern, va recordar que durant l'últim decenni Catalunya ha viscut quatre períodes de sequera i que "hem començat el 2008 amb la perspectiva de superar tots els rècords". Entre les causes d'aquesta situació, va destacar les condicions meteorològiques, l'increment de població i la falta de noves infraestructures. Alabern va recordar, en aquest sentit, que el Parlament va adreçar fa vint anys de la neces-

sitat d'aigua i que en aquestes dues dècades no s'han fet més que dues infraestructures importants (el pantà de la Llosa del Cavall i la dessalinitzadora de la Tordera).

L'estudi coordinat per Alabern considera que els 186 hectòmetres cúbics anuals que preveu el pla d'actuacions del govern com a nous recursos són insuficients, a llarg termini, per fer front a la demanda previsible. En aquest sentit, l'estudi considera necessari que es considerin transvasaments de rius com l'Ebre o el Roine, fins a arribar a la xifra total de 350 hectòmetres cúbics. Preguntat sobre el transport d'aigua en vaixells cisterna, Alabern va afirmar a títol personal que "no és una solució d'un país normal".

D'altra banda, l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va afirmar ahir que li agradaria haver d'estalviar-se l'arribada d'aigua en vaixells cisterna, però que preferia aquesta situació abans que les restriccions en el subministrament. ■



Els pantans de la conca del Ter estan per sota del 25% de la seva capacitat ■ ROBIN TOWNSEND / EFE

La Diputació de Girona, en defensa del Ter

La Diputació de Girona va aprovar ahir per unanimitat una resolució en què demana al govern que restableixi el cabal del Ter. El text, format per dotze punts, també sol·licita que en cas que hi hagi restriccions afectin tot el

territori que rep aigua del Ter, que els cabals aportats per les noves dessalinitzadores serveixin per retornar una quantitat equivalent d'aigua al riu i que es reconsiderin els cabals previstos per al pròxim trimestre perquè es pugui ga-

rantir el reg agrícola, informa E. Escribà. "S'ha d'acabar el transvasament d'aigua de Girona a Barcelona", va dir sense embuts el portaveu de Ciu, Jaume Torramadé, partit impulsor de la resolució, que es va consensuar amb ERC i PSC.