

Assumpció Puig, nueva decana del Col·legi d'Arquitectes

Expnsión. Barcelona

Assumpció Puig ha sido nombrada decana en funciones del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (Coac) hasta que este colegio profesional celebre elecciones en mayo. Puig sustituye en el cargo al hasta ahora decano del colegio, Lluís Comerón, que ayer tomó posesión al frente del Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España (Cscae). Aunque sea de forma interina, Puig, que hasta ahora era vicedecana y secretaria de la institución, es la primera mujer en ejercer el decanato de este colegio. Dentro de la institución, anteriormente había sido asesora de la junta de gobierno –de 2008 a 2010– y secretaria de la junta directiva de la demarcación de Girona –de 1984 a 1986–.

Puig, nacida en Girona, es arquitecta por la Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona (Etsab) desde 1979. Tiene despacho propio desde 1983, donde ha desarrollado una práctica profesional diversa, tanto para las administraciones como para el sector privado.

Comerón ha estado ocho años al frente del Coac y afronta ahora el reto de liderar el Cscae. Sustituye a Jordi Ludevid, que, con anterioridad, también fue presidente del colegio catalán entre los años 2006 y 2010.

El Consell d'Infraestructures pide el pago por uso en autovías y autopistas

TRAS EL VENCIMIENTO DE LAS CONCESIONES/ Cinco entidades y patronales exigen que se abra el debate antes de que expiren los primeros peajes y plantean aplicar un canon para destinarlo al mantenimiento.

Artur Zanón. Barcelona

La primera autopista en Catalunya cuya concesión expirará es el tramo de la AP-7 entre Vila-seca (Tarragonès) y Castellón. Y al día siguiente, el 1 de enero de 2019, la autopista será gratuita para el usuario y la gestión revertirá en el Ministerio de Fomento, según las últimas intenciones dadas a conocer por el Gobierno central, que es el titular de la infraestructura. Esta situación se repetirá en 2021 con cuatro autopistas más.

El Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya (Caic), integrado por Asinca (patronal de las ingenierías), la Cámara de Contratistas de Obras (CCOC), Fomento del Trabajo y el Círculo de Infraestructuras, propone modificar el sistema actual hacia otro en el que se pague según los kilómetros recorridos en las vías de alta capacidad y la contaminación emitida.

Este cambio –para el que sería imprescindible el apoyo del Ministerio de Fomento– debería introducirse a medida que vayan venciendo las concesiones. Aunque el primer paso se dé en Catalunya, la foto final, dentro de unos 20 años, debería ser la de un modelo homogéneo para toda España en el que el con-



Las concesiones de la AP-7 expirarán entre 2019 y 2021.

FINAL DE LAS CONCESIONES EN LAS AUTOPISTAS CATALANAS

No están incluidos los peajes en la sombra

Fecha	Vía	Concesionaria
31/12/2019	AP-7 Vila-seca - Castellón	Abertis
31/08/2021	AP7 Vila-seca - Frontera francesa	Abertis
	AP-2 El Vendrell - Zaragoza	Abertis
	C-32 Maresme	Abertis
	C-33 Barcelona Montmeló	Abertis
2037	Túnel del Cadí	Abertis*
	Túnel de Vallvidrera	Abertis*
2039	C-32 Garraf	Abertis
	C-16 Sant Cugat-Manresa	Ferrovial**

(*) Abertis controla el 50,01% y Ardian, el 49,99%. (**) Ferrovial controla el 76,3% y Abertis el 23,7%. En el resto, la concesión está participada al 100% por Abertis. Fuente: Generalitat

ductor pague por circular en todas las autovías y autopistas. Una incógnita es qué tipo de tecnología se tendría que aplicar para sustituir el peaje

y calcular este canon. El informe no entra en este detalle, si bien los expertos señalan que existen opciones, que no serían gravosas.

Existe un déficit de 500 millones de euros en la inversión para mantener las carreteras

El Caic, presidido por Francisco Gutiérrez, pretende abrir un debate sobre un asunto que apenas se ha abordado hasta el momento. Los fondos obtenidos tendrían carácter finalista, ya que se destinarían al mantenimiento y actualización de estas carreteras, lo que liberaría fondos de la Administración. “Lo recaudado debería servir para conservar las ca-

rrerteras, acometer ampliaciones o mejoras, atender compromisos con las concesiones en vigor, invertir en mejoras medioambientales y ayudar a la reestructuración del transporte”, expone el documento. Las carreteras catalanas acumulan un déficit de inversión de unos 500 millones por la crisis, lo que repercute en la seguridad.

El presidente del Círculo de Infraestructuras, el exconseller de Política Territorial Pere Macias, ve paradójica la situación que se crearía si no se introduce el pago por uso: “En vez de pagar la carretera quienes la usan, la pagarán los que no la usan”, ya que el mantenimiento se incluirá en los Presupuestos del Estado.

El documento propone sustituir el concepto de peaje por el de canon, que tendría un importe entre un 70% y un 80% inferior, ya que la infraestructura ya está amortizada completamente, según expuso ayer el presidente del CCOC, Joaquim Llansó.

El Consell Assessor apuesta por que se convoque un concurso para que una empresa gestione estas vías durante un plazo de seis a ocho años y la creación de un órgano gestor en cada comunidad autónoma que recaude.

Renfe y los autobuses del Govern lideran el alza de la movilidad

A. Zanón. Barcelona

La recuperación económica y el alza del turismo impulsaron un 3,3% el uso del transporte público en el área metropolitana de Barcelona en 2017, hasta los 985,1 millones de usuarios, lo que supone marcar otro récord. El último conseller de Territori, Josep Rull, pronosticó que se llegaría a los mil millones de usuarios en 2020; a este ritmo, esta barrera se franqueará este año.

Según los datos publicados ayer por la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), el sistema ganó 31 millones de usuarios, el incremento más alto que se ha producido nunca en un año. Los transportes que más avanzaron fueron los

autobuses de la dirección general de Transports i Mobilitat de la Generalitat, sobre todo gracias a las nuevas líneas semidirectas; la red de Cercanías, de Renfe, y los autobuses metropolitanos, de gestión indirecta.

El sistema de transporte público cierra 2017 con 985 millones de usuarios, récord histórico

El operador de los trenes de Cercanías asegura que ha recuperado la confianza del viajero

Uno de los principales cambios que se han producido corresponde a Cercanías, que en 2017 estuvo a un 0,9% de igualar la cifra de validaciones de 2008, año en el que comenzaron los problemas en el servicio. En general, el resto de operadores consiguieron mejorar en 2017 sus cifras de 2016, que ya eran de récord. En pleno debate sobre la contaminación del transporte, Cercanías había sido el centro de las críticas, tanto de la Generalitat como del Ayuntamiento de Barcelona, por no haber sido capaz de absorber el incremento de demanda de movilidad.

“En 2017 existe un punto de inflexión, el usuario percibe que el servicio es más fiable

RÉCORD EN EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

> Validaciones por operadores

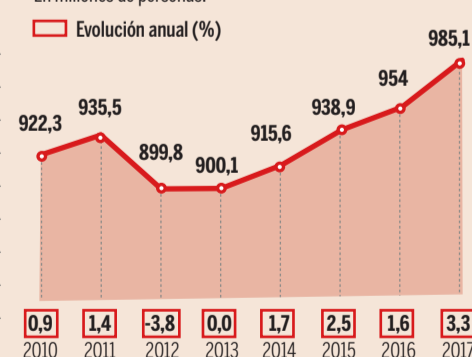
Datos del sistema tarifario integrado, en millones de personas.

	2017	2016	Evolución (%)
Metro	390,4	381,5	2,3%
Autobús TM	202	195,8	3,2%
Autobús metropolitano	90,1	86,6	4,0%
Ferrocarrils	84,3	81,4	3,6%
Rodiales Renfe	113,4	108,2	4,8%
Tram	28	26,8	4,3%
Autobuses Generalitat	35,7	33,9	5,2%
Autobuses urbanos	41,2	39,8	3,5%
TOTAL	985,1	954	3,3%

Fuente: ATM

> Recuperación de la movilidad

En millones de personas.



Expansión

y ha recuperado la confianza”, señala Félix Martín, director de Cercanías, quien constató que el alza del uso de Renfe es “superior al incremento del empleo” y que este año se ha acentuado: “Este mes de enero registramos un crecimiento en torno al 5%”.

Renfe, que está ejecutando

un plan de mejora de la accesibilidad en estaciones valorado en 100 millones de euros, asegura que su nivel de puntualidad en Cercanías fue el 94%, si bien baja al 78% en los servicios de Regionales.

Del resto de operadores, el Metro se mantiene como el transporte más usado, segui-

do de los autobuses urbanos de Barcelona; ambos suman 592,4 millones de usuarios, un 2,6% más. Ferrocarrils se anota un 3,6% después de culminar las ampliaciones de Sabadell y Terrassa en los dos últimos años, y el Tram, en medio de la polémica sobre su ampliación, avanzó un 4,3%.