

Quiosco de prensa

Reformas estructurales

«El Círculo de Empresarios y la miembro del Consejo Ejecutivo del Banco Central Europeo Tumpel-Gugerell han sido los últimos en sumarse a la larga lista de personas y organismos que reclaman al Gobierno la adopción de reformas estructurales de calado que permitan corregir el rumbo (...) Entre las medidas que se reclaman destaca la reducción de impuestos, la flexibilización del mercado de trabajo y la liberalización de mercados».

Expansión 8 de julio de 2008

El peligro de Afganistán

«Afganistán representa uno de los problemas de seguridad más graves a los que se enfrenta Occidente, como pone de manifiesto el brutal atentado suicida perpetrado ayer en Kabul contra la embajada india (...) El hecho de que otros actores, especialmente Pakistán, estén jugando su propia partida hace más complicada su estabilización, incluso imposible si parte de los miembros de la OTAN se dedican a fortificarse en sus campamentos».

ABC 8 de julio de 2008

El pacto de Sarkozy

«El pacto impulsado por Sarkozy consagra conceptos que merecerían un debate detenido como el de *inmigración escogida*; además, evita un desarrollo pormenorizado del asilo, una de las víctimas de las últimas iniciativas europeas. Resulta sorprendente que los Gobiernos de la UE no hayan sido conscientes de que sus últimas iniciativas en materia de inmigración no solo tienen una dimensión interna, sino también internacional».

El País 8 de julio de 2008

TRIBUNA AJENA | Por Miguel Martínez Tomey

La Armada Invencible de Belloch

DURANTE los Sitios de Zaragoza hubo un escenario de batalla en el que los aragoneses siempre se mostraron superiores a sus rivales: el Ebro. Utilizando su conocimiento del río y de la navegación, los defensores de Zaragoza no solo evitaron que los franceses desembarcasen en las vulnerables fachadas fluviales del Rabal o las Tenerías, sino que hostigaron a sus enemigos desde el río con incursiones y disparos a su retaguardia. Visto lo visto doscientos años después, si Belloch hubiese sido entonces nuestro Palafox, bajo su liderazgo hubiésemos fracasado estrepitosamente: los barcos del alcalde hubiesen quedado embarrancados aquí y allá, atrapados entre la corriente, los puentes y las gravas.

El alcalde de Zaragoza y su *Almirantazgo fluvial* (con Fernando Gimeno, Jerónimo Blasco y Francisco Catalá como arrojados capitanes) organizaron una flota con la intención de lanzarnos a la aventura de navegar, incluso contra los elementos. Pero, pese a los avisos a navegantes de Chunta Aragonesista, la flota de la coalición PSOE-PAR a duras penas ha conseguido tocar puerto en Ranillas, a pesar de que hace más de un mes que, según sus planes, debiera haberlo hecho. Y eso les pasa, precisamente, por ignorar a esos *elementos*, como son las corrientes, caudal y fuerza del padre Ebro, que con su enérgica y cambiante naturaleza impone sus reglas y limitaciones. Condiciones a las que nuestros antepasados sí supieron adaptarse.

Pero Belloch no acepta reglas de nada ni de nadie. Hace gala de una peligrosa autosuficiencia y pasa la apisonadora por encima de todo y

todos los que hemos advertido de los problemas del proyecto de navegación del equipo de gobierno. Se ha tirado al agua, a costa del bolsillo y las ilusiones de toda la ciudadanía, y, como el *Félix de Azara*, se ve incapaz de vencer la fuerza del río mientras queda atrapado por la carga que ha asumido.

Esa carga es la obligación del Ayuntamiento de Zaragoza de mantener el río en las condiciones necesarias para que los barcos de la empresa adjudicataria puedan desarrollar su servicio, cláusula que figura en el pliego del concurso y el contrato de explotación. Si tales condiciones no se dan, el Ayuntamiento (o sea, todos nosotros) indemnizará a la empresa por los daños y perjuicios que sufra durante los 25 años de vigencia del contrato. Recordemos que estamos hablando de una inversión global, por parte de la empresa que gestiona los barcos, de 3.800.000 euros, más un coste de explotación del negocio cuyo monto desconocemos pero que necesariamente ha de ser elevado.

«Pese a los avisos a navegantes de Chunta Aragonesista, la flota de la coalición PSOE-PAR a duras penas ha conseguido tocar puerto en Ranillas, a pesar de que hace más de un mes que, según sus planes, debiera haberlo hecho»

Este proyecto de navegabilidad es tan costoso como chapucera su concepción: 30 millones de euros por un azud que al final solo consigue garantizar una lámina de agua de profundidad suficiente hasta el Puente de Piedra; el coste, aún por cuantificar, de rebajar la solera de dicho puente, abriendo un canal adaptado al calado de los barcos más grandes que se han comprado, pero que produce una corriente que estos no pueden vencer; 400.000 euros del dragado inicial, hoy ya enterrados bajo las gravas que posteriormente arrastró la riada; el coste del actual dragado y los sucesivos que se van a necesitar cada vez que nuestro indómito río vuelva por sus fueros... ¿Y cómo se puede cuantificar el deterioro ecológico del Ebro o la agresiva intervención sobre un Bien de Interés Cultural como el Puente de Piedra y su solera? Es extraño este empeño de Belloch en ignorar el dictamen técnico recogido en el pliego de condiciones del concurso, en el que se incidía expresamente en que los barcos no superasen los 50 cm de calado para no tener que dragar el río ni rebajar la solera de ningún puente.

Parece difícil devolver la honra a los barcos del PSOE y la sostenibilidad económica y medioambiental a la navegación. Esta costosísima chapuza no es lo que soñábamos quienes hemos apostado siempre por volver a surcar las aguas del Ebro. Ya es hora de responder ante la ciudadanía por esta sucesión de despropósitos. La Armada de Belloch se ha ido a pique.

Miguel Martínez Tomey es coordinador del Grupo Municipal de Chunta Aragonesista en el Ayuntamiento de Zaragoza

DÍA A DÍA

| Julio José Ordovás

En zapatillas

CONFIESO que si acudí a la ceremonia de entrega de las medallas de Santa Isabel fue solo por ver con qué cinematográficas estrellas se acompañaba Luis Alegre. Camino de la iglesia de San Cayetano, iba yo imaginando los distintos escotes de película con los que podía encontrarme. Siempre lo mismo: de mis imaginaciones vengo y a mis imaginaciones voy. Me habían tranquilizado diciéndome que no era necesario ir de etiqueta, pero en cuanto vi a los palafreneros, o lo que fueran aquellos tipos vestidos como los guardias suizos del Vaticano, temí que, como en el (fluvial) Café del Mar, no me dejaran entrar por llevar zapatillas. No era un temor infundado: todo el mundo iba vestido de boda, salvo los escritores, claro, que casi nunca nos casamos con nadie. Y hablando de bodas, ¿no estaba la iglesia de San Cayetano desacralizada? ¿Por qué, entonces, sigue siendo escenario de tantos casorios? Las bodas y las separaciones son los dos únicos negocios que no se verán afectados por la crisis. Y eso que el amor no es física y química, como dijo el cursi de Severo Ochoa, sino pura economía.

Las ceremonias políticas se eternizan tanto como las religiosas. Yo quería entrar a oír a Javier Lambán, ese gran humorista que el año pasado, cuando le fue entregada la medalla al Real Zaragoza por su aniversario, les agrió la fiesta a los zaragocistas diciendo que aquel era un día especialmente emocionante para él porque cumplía años Alfredo Di Stéfano. Pero se estaba tan bien en el bar, que sólo entré en la iglesia para aplaudir a don Luis. Tenía además la oportunidad de hacerle a Antonio Pérez Lasheras una pregunta que me obsesiona: ¿Estuvo Cervantes en Zaragoza? Antonio despliega toda su escéptica erudición para convencerme de que no estuvo. Cervantes escribió una falsa novela de caballerías para dinamitar la novela de caballerías. Estaría bien escribir una falsa novela histórica, con Cervantes en Zaragoza, para dinamitar la novela histórica.

LA OPINIÓN | Por Jorge Torres Quílez, profesor asociado de la Facultad de Ciencias Económicas de Zaragoza

El petróleo, desbocado

EL espectacular incremento del precio del petróleo constituye el último reflejo de una sucesión de modificaciones estructurales que han venido produciéndose desde finales de los años noventa. Estos cambios tienen su origen en componentes de demanda, que a su vez han puesto en entredicho la capacidad de respuesta de la oferta.

El factor clave del nuevo entorno lo configura el crecimiento económico de países de naturaleza emergente, erigidos como auténticos devoradores de recursos y energía, que ha estado acompañado de una aceleración en sus procesos de motorización y de un significativo aumento de la demanda de bienes de consumo duraderos. Un segundo elemento diferencial se debe al creciente peso del sector transporte en la demanda final de petróleo. A este respecto, el comportamiento de la demanda, inelástico con respecto a los precios altos, es debido a que, por el momento, no existen sustitutos comercializables a gran escala para los combustibles de automoción derivados del petróleo.

De forma paralela, la creciente inversión financiera en materias primas es un nuevo componente de esta demanda diferencial. La evolución del precio del crudo se ha visto fuertemente influenciada por el incremento de la inversión en *commodities* como alternativa refugio ante el bajo rendimiento subyacente de otros activos financieros, la debilidad del dólar y el aumento de riesgos inflacionistas.

Por otro lado, durante los últimos cuatro años, la variable demanda ha crecido claramente por encima de los aumentos de producción, siendo estos superiores, a su vez, a las nuevas reservas descubiertas, motivo por el que la tasa de reposición se convierte en negativa, existiendo una percepción de finitud del recurso ante nuevos aumentos de demanda.

A estos efectos, y con el objeto de mejorar la respuesta de la oferta, es necesario hacer frente a un importante reto inversor desde una doble vertiente, ya que la industria, por una parte, tiene que ser capaz de conseguir aumentos de producción que satisfagan ple-

namente la creciente demanda, y por otra, debe incrementar la capacidad de producción de productos ligeros derivados del petróleo.

En definitiva, se trata de inversiones sustanciales y avances tecnológicos especialmente exigentes en un entorno de inflación de costes en exploración y producción generado por el difícil acceso fisiográfico al petróleo, aspectos que conforman un desafío que debe acometerse bajo el doble compromiso de asegurar tanto el suministro como la sostenibilidad energética, y que va a requerir irrevocablemente el entendimiento y la acción conjunta de gobiernos y empresas.

Concluyentemente, y a pesar de que se desconoce dónde se encuentra el límite máximo de este imparable ascenso de precios, sí parece existir un cierto consenso generalizado en cuanto a qué debería ocurrir para percibir una moderación de los mismos: el mercado necesitaría una caída en la demanda de este oro negro; acontecimiento que, si ocurriese, sería consecuencia de una brusca ralentización económica global. La solución no resultaría en absoluto reconfortante.