



TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Resumen de prensa

Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
				19/05/2008	
1.	ABC SEVILLA	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El PP dice que lo que invierte la Diputación en carreteras no da ni para parchear	4
2.	DIARIO DE CADIZ	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El pabellón de Mirandilla podría comenzar a construirse en enero	5
3.	DIARIO DE CADIZ	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La Isla seguirá inmersa en obras cuando llegue 2011 y acabe el Bicentenario	6
4.	DIARIO DE CADIZ	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Retornan las obras al acerado de la Avenida tras un parón de 2 años	7
5.	DIARIO DE SEVILLA	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El Plan Metropolitano se retrasa por las elecciones y la nueva Consejería	8
6.	EL CORREO DE ANDALUCIA	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La obra del parking de Bami se inicia hoy con un año de retraso	9
7.	EL MUNDO DE VALENCIA	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Fomento tendrá en obras tres carreteras durante 4 años para diluir los costes	10
8.	EL MUNDO DEL PAIS VASCO GUIPUZCOA	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Fomento asegura que este mes comenzarán las obras en dos tramos del TAV en Bizkaia	12
9.	HERALDO DE ARAGON	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Las obras del vial norte se retrasan dos meses y apuran los plazos para llegar a la Expo	13
10.	LA VOZ DE GALICIA LUGO	19/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La autovía a Santiago sigue sin obras tras 9 años del acuerdo del Congreso	14
				18/05/2008	
11.	EL MUNDO CASTELLON AL DIA	18/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Conselleria iniciará en breve la obra del vial que unirá las dos autovías de acceso al aeropuerto	15
12.	EL MUNDO CASTELLON AL DIA	18/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Fomento alargará la obras en tres carreteras para diluir el coste	16
13.	EL PUNT BARCELONA	18/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Posen a licitació les obres de la variant de Piera	17
14.	JAEN	18/05/2008	OBRAS PUBLICAS	"Jaén vive la etapa inversora más potente de la democracia"	18
15.	LA RIOJA	18/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El Ayuntamiento encarga el proyecto de la plaza de toros	20
				17/05/2008	
16.	DIARIO DE CADIZ	17/05/2008	OBRAS PUBLICAS	PP e IU exigen a la Junta una conexión CádizHuelva al sur de la futura SE-40	21
17.	EL PERIODICO DE EXTREMADURA	17/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La A- 4 no tendrá acceso al aeropuerto de Badajoz y el de Cáceres está en estudio	22
18.	EL PERIODICO LA VOZ DE ASTURIAS	17/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El Principado destina siete millones para mejoras viales	24
19.	EL PUNT BARCELONA	17/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Quinze tuneladores perforaran ahora el subsòl de Catalunya l'any vinent	25
20.	LA MAÑANA DIARI DE PONENT	17/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El Govern adjudica las obras en los cascos antiguos de Esterri y Verdú	26
				16/05/2008	
21.	DIARIO DE LEON	16/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Finalizan las obras del paso elevado y los accesos desde la N-630	27
22.	EL ADELANTO DE SALAMANCA	16/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La junta pide endeudarse en 156 millones para inversiones nanas	28
23.	LA TRIBUNA DE CIUDAD REAL	16/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El Gobierno regional saca a licitación el proyecto del nuevo centro de salud	29
				15/05/2008	
24.	DIARIO DE BURGOS	15/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La Cámara presenta su nueva sede, que quiere empezar a levantar en 2009	30

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
25.	EL ADELANTO DE SALAMANCA	15/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La licitación de obra pública disminuye hasta abrilalacuartaparte respecto al alio pasado	33
26.	TRIBUNA DE SALAMANCA	15/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Solicitud a Fomento para el arreglo de la carretera	34
				14/05/2008	
27.	INFORMACION	14/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La Diputación invierte más de dos millones en la mejora de 8 carreteras	35
28.	LA TRIBUNA DE ALBACETE	14/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Fomento ratifica la construcción de la nueva estación del ferrocarril	36

El PP dice que lo que invierte la Diputación en carreteras no da ni para parchear

ABC

SEVILLA. El portavoz del PP en la Diputación de Sevilla, Juan Bueno, criticó ayer que la institución provincial no invierte en la red viaria provincial más de 754 euros por kilómetro al año, cantidad que según aseguró «no da ni para parcheo ni para pintura».

«Una vez más la cicatería es la protagonista», sentenció el portavoz popular, quien señaló que el presidente, Fernando Rodríguez Villalobos, «tiene manga ancha para otro tipo de gastos, es campeón en gastos corrientes y de personal, mientras que en las inversiones reina la cicatería».

Así, Bueno explicó a Europa Press que «ni la propia Diputación tiene clara» la red de carreteras cuya competencia ostenta, lo que a su juicio «repercute en la dejadez de las administraciones a la hora de vertebrar la provincia, echándose la culpa unos a otros».

Además, consideró una «menudencia» los 13 millones que la Diputación dedica en su presupuesto a estos viarios secundarios, pese a lo cual concretó que «la cantidad tal y como está establecida supone una inversión de 1.886 euros por kilómetro al año».

Sin embargo, aclaró que en el gobierno provincial «son incapaces de ejecutar más del 40 por ciento de la inversión prevista».



El pabellón de Mirandilla podría comenzar a construirse en enero

El centro lasaliano espera que sus alumnos puedan hacer deporte en el cercano colegio público Campo del Sur durante el año y medio que durarán las obras. El nuevo proyecto estará listo en un año y medio

J.M. Sánchez Reyes / CÁDIZ

Un año después de aprobarse el anteproyecto en Junta de Gobierno Local, el Ayuntamiento ha comenzado a mantener contactos con el colegio La Salle Mirandilla para la construcción de un nuevo pabellón deportivo que sustituya al actual, que prácticamente no reúne las condiciones necesarias desde que el anterior gobierno socialista lo entregara al centro como contraprestación al derribo del pabellón polideportivo Hermano Vicente, 'sacrificado' entonces para ampliar la carretera del Campo del Sur. Los técnicos municipales han elaborado recientemente el proyecto básico de una nueva instalación que cuenta con un presupuesto de 2.262.199 euros y un plazo de ejecución de 18 meses.

El Ayuntamiento estima que las obras podrían iniciarse en enero de 2009 y finalizar en el verano de 2010. En ese periodo, los alumnos de La Mirandilla se verían obligados a practicar deporte en otras instalaciones. El director del colegio lasaliano, Sebastián Castro, asegura tener la promesa municipal de mediar para que la Delegación Provincial de Educación permita a los escolares utilizar las pistas deportivas del colegio público Campo del Sur, la opción más



Infografía facilitada por el Ayuntamiento con la imagen del paseo sobre el pabellón de deportes

cercana y viable.

Sebastián Castro considera "vital" que se cumplan las fechas previstas para que el pabellón pueda ser usado en el curso escolar 2010-2011. "No queremos que se repita la historia de las actuales pistas, que tardaron cinco años en construirse", apunta el director. La tardanza en la cons-

trucción de este equipamiento no estuvo en consonancia con la calidad de la construcción. Desde entonces, Mirandilla viene sufriendo unas instalaciones inadecuadas, con medidas de la pista de juego que no son homologadas para competiciones oficiales, desagües en mal estado y materiales dañados por la humedad y

salinidad debido a la cercanía del mar. Aunque en un principio el acuerdo al que llegó el centro con el equipo de gobierno socialista contemplaba una subvención anual para labores de mantenimiento de las pistas, lo cierto es que la promesa cayó en saco roto y desde entonces es el personal del centro el que adecenta el pa-

bellón dentro de sus limitaciones económicas. Sebastián Castro recuerda la labor social del centro prestando gratuitamente las instalaciones a ONGs y cofradías y entidades del barrio de Santa María para celebrar maratones de fútbol-sala con los que recaudar dinero. Por ello, Castro estima que hasta que el nuevo pabellón no sea una realidad, el Ayuntamiento debería hacerse cargo del mantenimiento del actual.

PROYECTO

El nuevo equipamiento contará con unas pistas deportivas cerradas y un paseo superior

El nuevo proyecto complace a la dirección del centro. "Es una ventaja que sea un pabellón cerrado y esperemos que cuente con unos vestuarios decentes y buen material, ya que no sólo será utilizado por los escolares. Es un pabellón para el barrio", comenta el director. Según el proyecto municipal, sobre el pabellón se construirá un paseo elevado siguiendo la pauta marcada por la iniciativa 'Entre Catedrales' del arquitecto Campo Baeza. La zona deportiva estaría acristalada e iluminada de noche

SAN FERNANDO

La Isla seguirá inmersa en obras cuando llegue 2011 y acabe el Bicentenario

Las grandes actuaciones del Diez -la rehabilitación del Ayuntamiento, el tranvía y la recuperación del puente Zuazo- continuarán en marcha tras la efeméride • De Bernardo dice que "el 2010 es sólo el comienzo"

Arturo Rivera / SAN FERNANDO

La Isla estará inmersa en obras cuando pase la conmemoración del Bicentenario de Las Cortes de 1810. Ninguno de los grandes proyectos que se barajan para la fecha -la rehabilitación del Ayuntamiento, la peatonalización y reurbanización de toda la calle Real e inmediaciones y la recuperación del Sitio Histórico del Puente Zuazo- estará terminado al completo cuando llegue la gran fecha.

El 2011 -y a buen seguro el 12- serán también años de obras que terminarán por transformar del todo la ciudad ideada para la conmemoración. En palabras del alcalde, "el Diez es sólo el punto de partida, el comienzo de todo".

Lo cierto es que en estas fechas posteriores a la celebración La Isla tendrá que afrontar la terminación de las obras de semipeatonalización del tranvía y la implantación y puesta en funcionamiento de este nuevo medio de transporte ya que para 2010 sólo está previsto -y además se ha conseguido

PLANES DE FUTURO

Cuando pase el 2010, La Isla tendrá que afrontar aún la finalización de las obras del tranvía

tras insistir a la Junta en la necesidad de agilizar los trámites para evitar que la conmemoración coincida con el grueso de los trabajos -que hayan terminado los trabajos de reurbanización de la calle Real.

La arteria principal de San Fernando ofrecerá así un aspecto totalmente renovado en el Diez -y estará ya peatonalizada- pero aún estará pendiente la ejecución de las obras del tranvía hasta el caño Zurraque así como la ejecución del nuevo puente paralelo al puente Zuazo por el que circulará el tranvía y el tráfico rodado.

Esta última actuación, incluida en el proyecto que promueve la Consejería de Obras Públicas y Transportes, repercutirá directamente en otra de las grandes obras previstas para el Bicentenario, que tampoco estará acabada al completo para la efeméride. Se trata de la rehabilitación del



Vista genérica de la calle Real, por donde pasará el tranvía.



Fachada de la Iglesia Mayor.



Imagen del puente Zuazo, pendiente de reforma.

"El año de la 'explosión' del PGOU y de Fadrucas"

Frente a las previsiones más pesimistas que pronostican un absoluto vacío de gestión cuando pase la conmemoración del Bicentenario de Las Cortes de 1810, la fecha en la que se concentran todos los esfuerzos del Gobierno municipal, el Ayunta-

miento habla de la continuidad de los proyectos iniciados -"El Diez es sólo el comienzo", dice De Bernardo- que terminarán por transformar la ciudad y de las actuaciones iniciadas en el mandato. "El 2011 será por ejemplo el año de la 'exposición' del nuevo PGOU, que

ahora afrontará su aprobación provisional en Pleno, y -espero también del desarrollo de los terrenos de los polvorines de Fadrucas", afirmó el alcalde, Manuel de Bernardo, al aludir a los planes de futuro con los que acabará su mandato actual.

Sitio Histórico del Puente Zuazo y de las fortificaciones defensivas del entorno. A falta de que se resuelva de una vez por todas su financiación, se pretende que para el Diez esté acabada la recuperación de las baterías defensivas que rodean al puente -casi todas ellas se localizan en el término municipal de Puerto Real- y del Real Carenero y sus dependencias.

Luego, para 2011, habrá que afrontar la parte más llamativa de la actuación, la que más afecta al término municipal de San Fernando y la que terminará por convertir este espacio en un hermoso paseo peatonal de gran interés histórico: la rehabilitación del puente en sí y la reconstrucción del Caballero Suazo, el baluarte defensivo que se localizaba en San Fernando, a la cabeza del puente y que ahora se pretende también recuperar.

Nadie duda ya de que estas grandes obras no estarán a punto para el Diez -aunque otras, como el Castillo de San Romualdo, si estarán a punto- pero es posible de que las 'partes' comprometidas permitan aún a la ciudad ofrecer el aspecto que se desea para la conmemoración, con la calle Real terminada y la fachada principal del Ayuntamiento rehabilitada junto a otras actuaciones en materia de recuperación del patrimonio (fachada de la Iglesia Mayor, retablo de la Compañía, hotel-escuela de la Casa Lazaga, además de parte del Puente Zuazo).

En el edificio consistorial, para la fecha de 2011, habrá también que afrontar las fases más importantes de la rehabilitación prevista ya que, junto a la fachada, se pretende que para el Bicentenario sólo esté terminada -o disponible para la celebración de algunos actos institucionales- la planta baja del edificio.

"La ciudad no se va a quedar parada cuando pase el Bicentenario -explicó De Bernardo a este periódico- antes bien seguirán las grandes obras e infraestructuras previstas, el 2010 no es un fin sino un medio para conseguir transformar La Isla y cuando pase la ciudad no se parará, en 2011 La Isla no tendrá los grandes eventos conmemorativos que disfrutará en el Diez pero los proyectos tendrán que continuar su marcha".

Retornan las obras al acerado de la Avenida tras un parón de 2 años

En esta nueva fase, el Ayuntamiento se centra en la reforma del tramo comprendido entre las calles Villafuente Bermeja y Granja de San Ildefonso

Redacción / CÁDIZ

El Ayuntamiento ha reanudado las obras de reforma del acerado de la Avenida que, mediante fases, se viene desarrollando desde hace ya más de una década. La reanudación de los trabajos se produce tras un largo parón de más de dos años y se ejecutan con el apoyo financiero de la Diputación que aporta 66.250 euros, al igual que la administración local.

Esta nueva fase tiene un recorrido muy limitado pues se actúa entre las calles Condesa Villafuente Bermeja y Rochester, en el acerado de salida de la ciudad, y entre Ciudad de Santander y Granja de San Ildefonso, en el sentido al casco antiguo.

La operación será similar a la de anteriores trabajos en esa misma vía: renovación del acerado con baldosas de 36 tacos, ejecución de vados de pasos peatones y de accesos a garajes dentro del plan de eliminación de barreras archi-



Los operarios trabajan ya en el arreglo de parte del acerado de la avenida principal.

JAVIER MORALES

tectónicas de la ciudad.

En el plan de obras no se indica si se amplían los parterres del arbolado, como si ocurrió en el tramo de la Avenida donde se encuentran los soportales. El cuidado de estos pequeños jardines es nulo ya que han sido numerosas las ocasiones en las que la Delegación de Parques ha intentado cubrirlos con césped fracasando en el intento. Estos parterres, llenos de tierra y piedras, se han convertido en el lugar más utilizado para las defecaciones caninas.

Los trabajos del nuevo acerado ya se han iniciado en el tramo entre Condesa Villafuente Bermeja y Rochester, cuya esquina con la Avenida no se levantará aprovechando que el firme se encuentra en buen estado. Queda por concretar el último tramo de la Avenida que concluye en la muralla de Puerta de Tierra.

En el margen derecha de la avenida y entre Santa María de la Cabeza y la Granja San Ildefonso sólo se reformará la zona más ancha, dejándose el resto (la más cercana a los bloques de viviendas) para una fase posterior.

“Esta actuación supone un paso más en la eliminación de las barreras arquitectónicas en la ciudad. Además de propiciar la renovación del pavimento en una vía tan transitada ponemos soluciones para mejorar la movilidad de todas las personas”, destaca el teniente de alcalde de Urbanismo, Ignacio Romani.

El Plan Metropolitano se retrasa por las elecciones y la nueva Consejería

La Junta aún no ha respondido a las alegaciones de los municipios al Plan de Ordenación del Territorio del Área Urbana de Sevilla • El documento final debía estar totalmente aprobado en el mes de junio

T. Perdiguero

Cuando han pasado cuatro meses desde que finalizara el plazo para presentar alegaciones al Potaus, el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (Potaus), que debe fijar las grandes bolsas de vivienda, equipamientos y espacios libres de esta zona en la que se encuadran 46 municipios, los ayuntamientos siguen sin tener información sobre si sus propuestas han sido o no aceptadas e incluidas en el documento final, que se pretendía aprobar definitivamente en el mes de junio y al que casi todos están esperando antes de impulsar de una vez sus PGOU.

Así lo corroboran varios de los municipios afectados (Espartinas, Bollullos, Tomares, Utrera, Mairena del Aljarafe, Huévar o San Juan, entre otros), que en su mayoría presentaron alegaciones al borrador que la Junta hizo público en octubre, con una quinena de áreas de

MUCHO POR RESOLVER

Obras Públicas recibió más de cien alegaciones de alcaldes, promotores y otros colectivos

oportunidad de tipo residencial y casi 40.000 viviendas (todas en municipios del PSOE) y más de 30 productivas (parques empresariales, tecnológicos o logísticos). Con todo, la Junta recibió después más de un centenar de nuevas alegaciones de ayuntamientos, empresarios y colectivos conservacionistas.

La resolución parece haberse retrasado por varios factores. En primer lugar, por la celebración de las elecciones, que suele conllevar un prolongado *impasse* en proyectos de calado político. Se da la circunstancia, por otro, de que el presidente andaluz, Manuel Chaves, ha dividido las competencias que, hasta la legislatura pasada, tenía la Consejería de Obras Públicas y Transportes, para crear la de Vivienda y Ordenación del Territorio, cuya dirección ha asumido el que fuera viceconsejero de Medio Ambiente, Juan Espadas. Lucrecio Fernández, delegado de Obras Públicas en Sevilla en la última legislatura y que llevó las negociaciones del Potaus, será secretario general técnico de la nueva Consejería, que no tiene todavía un delegado provincial nombrado.

La Junta especificó que se inclu-



Una imagen de Sevilla con los puentes hacia la comarca del Aljarafe en primer plano.

JAIME MARTÍNEZ

EN DETALLE

LOS PLAZOS Las alegaciones, hasta el 15 de enero

Después de un plazo para recibir propuestas, la Junta presentó el borrador del Potaus el 8 de octubre: 15 áreas de oportunidad residencial en La Rinconada, Sevilla, Alcalá de Guadaíra, Guillena, Salteras, Almensilla, Huévar, El Viso y Mairena del Alcor, Dos Hermanas, Coria, Carmona, Sanlúcar, Palomares y Mairena del Aljarafe y más de 32 áreas de suelo productivo.

LAS PROPUESTAS Los empresarios piden el doble

La Junta recibió más de un centenar de alegaciones, muchas relacionadas con infraestructuras, como el Metro por Tomares, que anunció que trasladaría para su debate al seno del Consorcio de Transportes. El grueso de los alcaldes pidió más viviendas y suelo industrial. Incluso los que ya salieron bien parados en el borrador, como Dos Hermanas, plantearon más zonas. Gaesco defendió que las viviendas en áreas de oportunidad debían ser el doble de las 39.200 previstas y los colectivos conservacionistas que éstas ya serían demasiadas.

LOS PGOU Sólo se tramitan los que se han negociado

La mayoría de los municipios están esperando a conocer el Potaus para tramitar el PGOU. Sólo Los Palacios se ha arriesgado a aprobarlo provisionalmente y enviarlo a la Junta en este tiempo, porque ya había negociado un recorte de viviendas (hasta 4.000) a cambio de que Agrópolis y, probablemente, un área residencial le sean reconocidos en el Potaus. En La Algaba, el PGOU también se ha adaptado al POTA y planteado 1.635 viviendas donde se querían sacar 11.200. Pero, según dijo en su día el responsable municipal de Urbanismo, la Junta le había dicho que avalaría un área de oportunidad residencial de 2.500 inmuebles para conectar el núcleo de población principal con El Aral.

rían como áreas de oportunidad aquellos proyectos que puedan considerarse de "escala supramunicipal", con repercusión en más de un término, y de ejecución prioritaria. En todos los casos, deben contemplar planes de movilidad y conexión con transporte público. En lo que respecta a la vivienda, más del 70% debe ser VPO.

Pero, en la práctica, las alegaciones que presentaron los ayuntamientos tienen que ver con áreas residenciales que habían conveniado con los promotores para incluirlas en los PGOU pero que, por las limitaciones que el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) introdujo en éstos y que vetan los crecimientos de población que superen el 30% en ocho años, se iban a quedar fuera. Tenerlas como área de oportunidad es una forma, para muchos, de salvarlas y tener un crecimiento mayor, importante para sus ingresos y el diseño de municipio que tendían previsto.

Entre las iniciativas señeras cuya ejecución depende de que su interés supramunicipal sea reconocido en el Potaus, está la Ciudad Deportiva del Sevilla, en Bollullos, cuyo alcalde, el popular Antonino Gallego, apunta que en estos meses no ha ha-

bido ningún contacto con la Junta sobre la alegación, ni siquiera para pedirle aclaraciones o información adicional en algún punto.

En cuanto a los suelos productivos, las alegaciones pretendían eludir, en muchos casos, esas mismas limitaciones del POTA, en concreto, la que fijaba un tope del 40% el aumento del suelo urbano con un PGOU. Sin embargo, estas circunstancias ya han cambiado porque la Junta decidió atender a las presiones de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias (Famp) y excluir los parques empresariales al contabilizar el nuevo suelo urbano.

En este tiempo también se ha anunciado una fórmula más rápida para adaptar los PGOU a la nueva Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), con el reto de agilizar la construcción de Vivienda de Protección Oficial. Al desconcierto por estos y otros cambios, cuya incidencia en el Potaus y en el crecimiento futuro de la Gran Sevilla es aún una incógnita, se ha unido ya el parón en la construcción y moderación de los precios de la vivienda, que podrá ser determinante en el interés de los promotores por desarrollar algunos proyectos, entre ellos las áreas de oportunidad.

MÁS DE UN CENTENAR DE VECINOS HABÍA LLEGADO A ENTREGAR MIL EUROS PARA RESERVAR UNA PLAZA EN EL APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO

La obra del parking de Bami se inicia hoy con un año de retraso

MANUEL J. FERNÁNDEZ ■ SEVILLA
Los vecinos de Bami han pasado de la indignación por la falta de información a la alegría tras saber que hoy comenzarán finalmente los trabajos previos a la construcción del histórico aparcamiento en la plaza Rafael Salgado. Atrás quedan años de reivindicaciones, uno de retraso pues el inicio de la obra estaba anunciado para mayo de 2007, y 15 meses desde que se colocara el cartel y los residentes entregaran mil euros de fianza.

El barrio de Bami está más cerca de ver construido su parking para residentes. Después de varios meses de "evasivas" y "falta de información", según denuncian los vecinos, hoy arrancan los trabajos de desvío de los servicios afectados con vistas al inicio de las obras del aparcamiento en la plaza Rafael Salgado. Con la llegada de las primeras máquinas se da por finalizada una reivindicación his-

tórica que, según los vecinos, comenzó "hace tres años" cuando en una reunión con el Ayuntamiento se les informó por primera vez del proyecto de hacer un parking en la zona. Pero no fue hasta hace 15 meses cuando se colocó el cartel de obras, y más de un centenar de vecinos se animó a reservar plaza mediante el pago de una fianza de mil euros. La historia se truncó cuando, relatan los afectados, dejaron de ver "movimiento" en la plaza y sólo comenzaron a recibir "silencio y más silencio" tanto desde la empresa adjudicataria, Equipark, como desde el propio Ayuntamiento.

La intervención del delegado del Distrito Sur, Antonio Rodrigo Torrijos, desbloqueó el proyecto. Los trabajos de desvío abordarán el de las redes de aguas de Emaresa, que serán sustituidas simultáneamente con las de Sevillana, telefonía y televisión por



INFORMACIÓN. El cartel anunciador del parking lleva puesto un año.

cable. A continuación se acometerá la construcción del muro perimetral, todo ello en un plazo aproximado de 12 meses.

El anuncio del inicio de las obras del aparcamiento ha despertado cierto temor entre los vecinos más próximos a la plaza Rafael Salgado, donde irá el parking. El presidente de la asociación de vecinos y comerciantes Bami Unido, Rafael Castellano, explicó ayer que los afectados desean saber cómo se va a asegurar la seguridad de las casas de la plaza, así como quién va a asumir responsabilidades económicas y políticas "si hay daños" en los edificios. "No nos valen palabras, queremos documentación, proyecto de ejecución y medidas de seguridad para no dañar los bloques", sentenció Castellano, quien además espera más precisión sobre las fechas de los trabajos y el estado final de la plaza.



INFRAESTRUCTURAS / 8

Fomento tendrá en obras tres carreteras durante 4 años para diluir los costes

VALENCIA.— El Ministerio de Fomento mantendrá en obras durante casi cuatro años tres carreteras principales de la Comunidad Valenciana. Fomento licitó a finales de la pasada legislatura el tercer carril de la V-21, un tramo de la A-33 y la variante de Peñíscola-Beni-

carló-Vinaròs; sin embargo, contempló unos plazos de ejecución de entre 40 y 46 meses, lo que provocará que las vías estén en obras durante casi cuatro años y que los nuevos tramos previstos por el Gobierno no estén operativos hasta 2012, como mínimo.

Fomento mantendrá en obras tres carreteras durante 4 años para diluir el coste del proyecto

El tercer carril de la V-21, la variante de Peñíscola y la A-33 no estarán acabadas hasta 2012 como mínimo

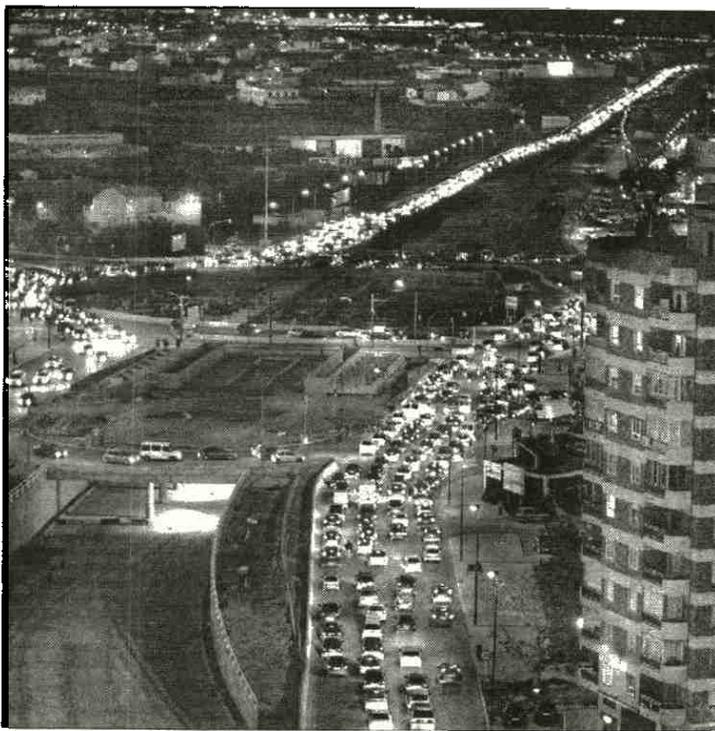
ANTONI RUBIO

VALENCIA.—El Ministerio de Fomento mantendrá en obras durante casi cuatro años tres carreteras principales de la Comunidad Valenciana. Fomento licitó a finales de la pasada legislatura el tercer carril de la V-21, un tramo de la A-33 y la variante de Peñíscola-Benicarló-Vinaròs; sin embargo, contempló unos plazos de ejecución de entre 40 y 46 meses, lo que provocará que las vías estén en obras durante casi cuatro años y que los nuevos tramos no estén operativos hasta 2012, como mínimo.

El objetivo de esta operación es meramente político. Al licitar las obras al final de la pasada legislatura, Fomento pudo apuntarlas en su cuenta de resultados como proyectos impulsados entre 2004 y 2008. Sin embargo, para evitar el desembolso económico que suponen estos tres proyectos de una manera inmediata, el departamento que dirige Magdalena Álvarez programó unas obras muy dilatadas en el tiempo para diluir los costes entre los presupuestos de cada año.

El mayor problema de esta práctica de *maquillaje* político es que, en la práctica, supone una gran molestia para los usuarios de las vías, que se verán obligados a convivir con las obras hasta 2012. De hecho, si Fomento demora unos meses la ejecución, las tres carreteras no estarán ni siquiera finalizadas cuando termine la legislatura.

Las tres vías afectadas por esta práctica son la autovía V-21, la carretera A-33 y la variante del norte de Castellón. En el primer caso, se trata de la construcción



La entrada a Valencia por la V-21 y la Ronda Norte, colapsadas por obras. / A. DI LOLLÍ

Sobrecoste de 53,7 millones

El retraso de las obras de conexión entre la Ronda Norte y la V-21 está provocando un «coste social» que cuatriplica el presupuesto inicial de la obra de Fomento. Un informe del Departamento de Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia señala que la obra lleva 30 meses de

retraso que se ampliarán, al menos, un año más.

Así, con más de 40 meses de demora, la UPV prevé que la obra de conexión entre ambas vías generará unas pérdidas de más de 53,7 millones de euros que saldrán directamente de los bolsillos de los usuarios de estas concurren-

das carreteras de Valencia.

Este sobrecoste se produce por el mayor gasto de combustible (hasta un 58% más por culpa de los atascos), así como por la pérdida de horas de trabajo. El informe destaca que, en la hora punta, se tarda hasta media hora en recorrer unos pocos metros.

del tercer carril entre Puçol y el barranco del Carraixet, una obra para la que se ha estipulado un plazo de ejecución de 40 meses.

Más grave si cabe son los casos de la variante de Peñíscola-Benicarló-Vinaròs, cuyo plazo de ejecución asciende a 45 meses, y la A-33, con obras previstas para 46 meses, es decir, prácticamente cuatro años. En esta última vía, habrá una afección importante en los tramos entre las carreteras A-31 y A-35, a la altura de la Font de la Figuera.

Unión con la Ronda Norte

La demora en el plazo de ejecución del tercer carril no es el único problema de la autovía V-21. EL MUNDO ya adelantó en marzo que las obras de conexión entre esta carretera y la Ronda Norte, en la entrada de Valencia, se retrasarían al menos seis meses, si bien un informe de la Universidad Politécnica de Valencia alarga esta previsión hasta inicios del año 2009.

La falta de conexión de la Ronda Norte y la V-21 agrava los problemas de tráfico de la entrada norte a Valencia ciudad, donde en una misma rotonda confluyen los vehículos procedentes de la autovía, la ronda, la avenida de Cataluña y la de Tarongers. Este punto negro del tráfico en Valencia es zona de paso obligado para todos los vehículos con origen y destino en las comarcas de l'Horta Nord y el Camp de Morvedre.

El retraso de Fomento, además, está teniendo graves costes sociales y económicos, en forma de mayor consumo de combustible y pérdida de horas de trabajo.

INFRAESTRUCTURAS / La 'Y' vasca

Fomento asegura que este mes comenzarán las obras en dos tramos del TAV en Bizkaia

► Los trabajos se iniciarán en las zonas Amorebieta-Lemoa y Galdakao-Basauri ► Adif mantiene que las máquinas entrarán en otros tres tramos antes de que concluya el próximo verano

M. VEGA

VITORIA.- Las obras del tren de alta velocidad están a punto de comenzar en el ramal vizcaíno. El gestor de infraestructuras ferroviarias, Adif, ha asegurado a este periódico que los tramos Amorebieta-Lemoa y Galdakao-Basauri se iniciarán este mismo mes de mayo, una vez superados los problemas con las expropiaciones.

La construcción de esas dos zonas estaba previsto que se pusieran en marcha en el primer trimestre de este año, pero las dificultades que ha tenido el Ministerio de Fomento para conseguir los terrenos han ido retrasando la llegada de las máquinas.

Según ha confirmado el director de la línea norte del tren de alta velocidad de Adif, Rafael López Palomar, una vez superadas las dificultades derivadas de las expropiaciones, «los primeros tramos a iniciarse en Bizkaia dentro del mes de mayo son Amorebieta-Lemoa y Galdakao-Basauri».

El ramal Amorebieta-Lemoa fue adjudicado a finales de septiembre del año pasado a las empresas Urazca Construcciones y Corsán-Corviam. A partir del día que estas empresas, que forman una unión temporal de empresas, empiecen las obras tendrán 26 meses para concluir los 3,45 kilómetros por los que discurrirá el tren.

El tramo Galdakao-Basauri se adjudicó a Dragados e Iza Obras y Promociones el 26 de diciembre pasado. En este caso dispondrán de 28 meses para ejecutar los 3,5 kilómetros.

Si las adjudicatarias cumplieran los plazos, para final del verano de 2010, esos dos corredores tendrían que estar finalizados.

La inversión global de ambas obras asciende a 94,4 millones de

Los dos tramos vizcaínos discurrirán a lo largo de siete kilómetros con una inversión de 94,4 millones

trucción y las obras en las líneas férreas españolas, los siguientes tramos que comenzarán a construirse en el ramal que atravesará Bizkaia son Abadiño-Durango, «dentro del mes de junio», y Amorebieta-Amorebieta y Durango-Amorebieta «en julio o agosto», según López Palomar.

La ejecución de las obras de la nueva red ferroviaria vasca se han dividido entre el Estado y el Gobierno vasco. Mientras el primero se encarga de la construcción de los ramales alavés y vizcaíno, el segundo hará lo propio en el tramo guipuzcoano.

Hasta el momento, cada uno ha comenzado un tramo: Fomento está ejecutando el Arrazua/Ubarrun-

diá-Legutiano II y el Gobierno vasco inició el mes pasado el Ordizia-Itsasondo.

Si el Gobierno central cumple sus previsiones, este año será crucial para el desarrollo de la obra del tren de alta velocidad.

Hasta ahora había licitado y formalizado las adjudicaciones de trece tramos de las obras de la Y vasca, pero sólo está en obras uno.

Por ello, si antes de que finalice el verano se suman otras cinco zonas, la obra comenzará a ser visible y llegará además a los tres territorios vascos, puesto que el Gobierno vasco ha comenzado la única que hasta el momento ha licitado en Gipuzkoa.

Sobre la fecha de finalización de

las obras y puesta en servicio del tren de alta velocidad, hasta ahora se ha marcado el año 2013 como objetivo.

Mientras la consejera de Transportes, Nuria López de Gereñu, mantenía recientemente que esa fecha era razonable y que era con la que se estaba trabajando, el responsable de la línea norte del Ministerio de Fomento dijo a este periódico que «desde Adif nadie ha indicado la fecha de puesta en marcha de la línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián», lo que deja las puertas abiertas a las dudas sobre si se conseguirá ver circular los trenes en el año 2013 por las nuevas vías de ancho internacional.

La crisis de Urazca no afecta a los trabajos

Una de las empresas adjudicatarias de las obras que comenzarán este mes en Bizkaia, Urazca, está atravesando un difícil momento económico. El pasado día 8 presentó ante el Juzgado un procedimiento concursal, ya que no han conseguido una negociación satisfactoria con los bancos con los que mantiene importantes deudas. También participa en la Super Sur, pero fuentes del Gobierno vasco han asegurado que el procedimiento judicial no supondrá el abandono de esas obras. El procedimiento conllevará una «reestructuración y reducción» de la empresa y seguramente el abandono del área inmobiliaria. Fuentes de la empresa aseguraron que mantendrán la constructiva. La compañía factura más de 250 millones anuales y tiene una cartera de pedidos de 300, pero sus deudas son millonarias. El pasivo del concurso ronda los 400 millones.



Las obras de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad avanzan a buen ritmo en el tramo que se construye en las inmediaciones de Vitoria. / PABLO VIÑAS

M.V.

Las entradas a las capitales vascas son los tramos de la 'Y' vasca que más retrasados están. Sólo el acceso a San Sebastián viene definido en el proyecto general del nuevo tren de alta velocidad, mientras que se desconoce todavía el detalle de las otras dos obras.

Según el responsable de la línea norte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, Rafael López Palomar, tanto las entradas a Bilbao como a Vitoria están en fase de redac-

Las entradas a Bilbao y Vitoria, en fase de redacción de estudios informativos

ción del estudio informativo.

«El estudio informativo para la integración del ferrocarril en Vitoria está en fase de redacción por parte de la Dirección General de Ferrocarriles. Existe un acuerdo entre las partes sobre la solución geométrica y constructiva y el tema está pendiente de la firma del correspondiente convenio relacionado con el soterramiento de

las vías de ancho convencional e internacional», declaró a este periódico el responsable de Adif.

El paso del tren de alta velocidad por Vitoria es el más complejo de los tres casos, ya que va a atravesar la ciudad de este a oeste y se ha decidido que lo haga de forma soterrada para minimizar su impacto medioambiental y sonoro. Este proyecto implica

una fuerte inversión económica y una importante remodelación urbanística de la ciudad. El soterramiento afectará tanto a las nuevas vías de alta velocidad como a las convencionales, que en la actualidad parten la ciudad en dos.

En relación con el tramo Basauri-Bilbao y la consecuente integración del ferrocarril en la capital vizcaína, Rafael López Palomar afirmó que

se encuentra en la misma fase, es decir, redactándose el primer estudio informativo.

Finalmente, el alto cargo de Adif recuerda que la entrada a San Sebastián «quedó definida en el estudio» general del trazado de la 'Y' vasca, aunque queda por redactarse la remodelación de la playa de vías de la estación de Atoxta.

Esa parte de la obra deberá ser objeto de un estudio específico por parte de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

euros y afectarán a seis municipios del territorio vizcaíno: Amorebieta, Lemoa, Galdakao, Zaratamo, Arrigorriaga y Basauri.

Entre las obras más singulares que se ejecutarán figuran varios túneles: el de Zaratamo, de 2,7 kilómetros será el más importante; el de Gazelai tendrá 1.365 metros; el de San Román será de 725 metros y, finalmente, Marrageruena discurrirá a lo largo de 362 metros. También se construirá un viaducto sobre el río Nervión, de 438 metros de longitud, y otro para salvar la futura autovía Boroa-Lemoa, de unos 60 metros.

Dentro del calendario con el que está trabajando el administrador de las infraestructuras ferroviarias, organismo al que el Ministerio de Fomento encarga la cons-



El vial norte conecta la autovía de Huesca con la avenida de Ranillas y tiene siete rotondas. JOSÉ MIGUEL MARCO

Las obras del vial norte se retrasan dos meses y apuran los plazos para llegar a la Expo

Las lluvias y el solapamiento con otros proyectos en algunas zonas demoran los trabajos, más atrasados en Juslibol y en la A-2

ZARAGOZA. El vial norte, que une la autovía de Huesca a la altura de la antigua rotonda de la MAZ y la avenida de Ranillas, se retrasa dos meses sobre el plazo previsto (tenía que estar acabado en abril) y apura los plazos para poder estar listo el 14 de junio. No en vano, será uno de los principales accesos al recinto y al aparcamiento de la muestra -con tres entradas-, situado junto a los campos de la Federación Aragonesa de Fútbol.

Las lluvias, una tubería de gas próxima a la autovía de Huesca y el solapamiento con otras obras importantes de la Expo -la reforma de la avenida de Ranillas- y del Ministerio de Fomento -la ampliación del tercer carril de la Ronda Norte-, han complicado los trabajos, que se encuentran más atrasados en la rotonda de Juslibol y en la conexión con la A-2.

No obstante, la calzada de tres carriles por sentido ya está completamente asfaltada (se ha trabajado por la noche) y solo queda la última capa de rodadura. La adjudicataria de la obra, la Unión Temporal de Empresas formada por Acciona e Ideconsa, está esperando a concluir los trabajos en la mediana, las aceras y a plantar los

LA INVERSIÓN

12,2

El vial norte costará 12,2 millones, que paga el Ayuntamiento.

DATOS

- **Carriles.** Tres por sentido y un carril bici en cada acera.
- **Otros.** Se pondrán 1.999 árboles, 372 farolas y 40 papeleras.

árboles para aplicarla y evitar así manchar. El agua es la principal enemiga de estas actuaciones.

No obstante, la mediana está prácticamente colocada en los tres kilómetros de esta nueva calle, de dimensiones similares a las de Vía Hispanidad. También se ha instalado el alumbrado público en el tramo entre la rotonda de Juslibol y Ranillas, así como en la acera más próxima a Parque Goya, que es la que se prevé que sea más transitada por los peatones. En es-

ta zona, además, ya se han instalado los semáforos. El carril bici, en ambas aceras, está delimitado y solo falta echar la capa de asfalto.

Los puntos más conflictivos ahora se localizan en la rotonda de Juslibol, donde deben habilitarse nuevos desvíos para ampliar la glorieta y concluir la conexión con el Actur. Se calcula que en unos 20 días podrían estar acabados. También preocupan los enlaces con la Ronda Norte, que se van construyendo por fases para causar las mínimas afecciones a los conductores.

En total, esta nueva calle de la ciudad, que además actuará como defensa ante las avenidas del río Ebro, tendrá siete rotondas que dan servicio a Parque Goya, al barrio de Juslibol, al campus universitario y a la antigua rotonda de la MAZ. Absorberá unos 12.000 vehículos, que cambiarán sus itinerarios tradicionales por el casco urbano.

Pero hay más cifras destacadas. Esta infraestructura, que iba a pagar Fomento, luego la DGA y finalmente se hará cargo el Ayuntamiento, costará 12,2 millones. Se van a plantar 1.999 árboles y se van a instalar 372 farolas.

N. ASÍN

El ex ministro Borrel anunció en 1992 que el Gobierno estudiaría la carretera y Aznar la presentó en el 2000

La autovía a Santiago sigue sin obras tras 9 años del acuerdo del Congreso

En breve comenzarán los trabajos de O Picato a Vilamoure y este mes serán las expropiaciones hacia Nadela

Suso Varela

LUGO | El dicho de que las cosas de palacio van despacio se puede aplicar a la evolución histórica que han tenido las infraestructuras en la provincia. Un caso paradigmático es el de la autovía Lugo-Santiago. El ministro de Obras Públicas José Borrel anunciaba en julio de 1992 que el Gobierno haría un estudio sobre la necesidad de esta vía y en 1996 comenzaban las obras del único tramo acabado, el que une Lavacolla con Compostela. Pero las promesas también llegaron de las bancadas del Parlamento. Así, el conselleiro de Presidencia en 1998, Dosíteo Rodríguez, anunciaba el compromiso de la Xunta para la construcción de la vía.

La fecha clave en este proceso fue el 29 de junio de 1999, cuando el joven diputado, pero ya veterano político socialista José Blanco, impulsaba una iniciativa en el Congreso para que se diesen los pasos necesarios en la unión de Lugo y Santiago por autovía. La Cámara baja la aprobaba por unanimidad y un año después, el Gobierno de Aznar presentada el Plan de Infraestructuras 2000-2007, en el que se incluía la autovía entre las capitales lucense y gallega por valor de 50.000 millones de pesetas.

Ha pasado casi una década y las obras de la autovía aún no han comenzado en el primer tramo adjudicado, Vilamoure-Monte de Meda (municipio de Lugo). Se trata de 5,6 kilómetros, licitado por 34,62 millones de euros y con 26 meses de ejecución. El pasado mes fue el proceso de expropiación de terrenos. Con respecto al otro recorrido licitado, Nadela-Vilamoure, el BOE anunció hace una semana el inicio de la expropiación. El levantamiento de actas previas a la ocupación comenzará, en el edificio del Seminario, el día 26 y finalizará el 6 de junio.

Es evidente que en 2007 no se terminó la autovía ni tampoco en el 2010 lo estará, tal y como marcaba el Plan Galicia de la segunda etapa de Aznar. Las previsiones que maneja la CEL en sus informes cifra la conclusión de esta carretera para el 2014. El tramo más complicado sigue siendo el de unión entre Palas y Arzúa. Medio Ambiente ya ha emitido un informe para acercar el trazado a Melide.

AL DÍA

CARRETERAS

EN SERVICIO

A-8 (Baamonde-Vilalba y Reinante-Ribadeo)
AG-64 (As Pontes-Ferrol)
A-54 (Lavacolla-Santiago)

EN OBRAS O EXPROPIACIONES

A-8 (Vilalba-Reinante y Ribadeo-Barres)
AG-64 (As Pontes-Vilalba)
Corredor Nadela-Sarria
A-56 (A Barreia-San Martiño)
A-54 (Vilamoure-Monte Meda y Nadela-Vilamoure, en fase de expropiaciones)

EN LICITACIÓN-REDACCIÓN DE OBRAS

A-54 (Monte de Meda-Guntín-Palas de Rei y Arzúa-Lavacolla)
A-56 (Guntín-A Barreia y San Martiño-Ourense)
Corredor Sarria-Monforte
Corredor San Cibrao-Ferrol

EN FASE DE ESTUDIO

A-54 (Palas-Arzúa)
Corredor San Cibrao-Barreiros
Autovía Chantada-Monforte
Autovía Ponferrada-Ourense

AVE

EN OBRAS

Variante de Lãncara

EN LICITACIÓN-REDACCIÓN DE OBRAS

Variante de Canabal
Ourense-Lubián (Zamora)

EXPOSICIÓN Y PENDIENTE DE

DECLARACIÓN IMPACTO AMBIENTAL

1) Lugo-Pobra de San Xáio, Pobra-Monforte-Canabal y Canabal-Ourense
2) Monforte-Ponferrada
3) Betanzos-A Coruña

EN FASE DE ESTUDIO

Lugo-Betanzos-Ferrol
Ferrol-Ribadeo

Fuentes: BOE y CEL



La variante de Nadela, en obras, servirá a la A-54 y a la vía de Sarria | O. CELA

La CEL es optimista sobre la Transcantábrica en 2011 y amplía el plazo de un año para las vías de Monforte

La Confederación de Empresarios de Lugo (CEL) publicó esta semana el primer número de su revista con el fin de acercar a los lucenses las noticias más relevantes de la economía. En la publicación se presenta una actualización de la ejecución de las principales infraestructuras prometidas por los gobiernos central y autonómico.

La CEL considera que las obras de la Autovía del Cantábrico se agilizan. «Al ritmo actual, la CEL calcula que esta obra no se finalizará, por lo menos, hasta el 2011», señalan los empresarios. Las partidas presupuestarias para esta vía se incrementaron este año un 23% con respecto al 2007. Las últimas adjudicaciones fueron el pasado septiembre, las de Lindín-Carreira (44 meses de ejecución) y Carreira-Abadín (36 meses). Por el momento se puede circular en Galicia de Baa-

monde a Vilalba y de Reinante a Ribadeo, mientras que en el occidente asturiano ya hay unos 60 kilómetros abiertos. Fomento prevé que el siguiente tramo en Lugo que se pueda abrir, siempre después del verano, será el que una Ribadeo con Barres (Asturias) a través del Puente de los Santos.

El estudio de los empresarios lucenses (se puede consultar en www.celugo.es) incluye diferentes mapas de situación y cronogramas que permiten valorar la situación de cada uno de los tramos de las principales infraestructuras. «Uno de los temas que más preocupa a la organización es la relativa al ferrocarril, no solo por el retraso en el AVE, sino también porque es imprescindible la mejora de los servicios de tren para mercancías y pasajeros», señala desde la CEL.

Si ha modificado sus previ-

PREVISIONES DE LA CEL

AUTOVÍA	ARO
Corredor Nadela-Sarria	2009
Ferrol-Vilalba	2010
Autovía del Cantábrico	2011
Corredor Sarria-Monforte	2012
Lugo-Ourense	2012
Lugo-Santiago	2014
Corredor Barreiros-Ferrol	2014
Chantada-Monforte	2015
Ponferrada-Ourense	2017

siones de hace unos meses con respecto a las autovías del sur de la provincia. Así, los ejes que une Monforte con Sarria, Chantada y Ponferrada-Ourense tendrían para la Confederación de Empresarios un año más de tardanza. Cifran para el 2012 el fin del corredor que la Xunta hará de Sarria a Monforte, mientras que las conexiones a Chantada y a la villa leonesa que desarrollaría el Ministerio de Fomento se irían al 2015 y 2017, respectivamente.

Conselleria iniciará en breve la obra del vial que unirá las dos autovías de acceso al aeropuerto

La carretera de conexión también estará finalizada este año al mismo tiempo que la CV-10 y CV-13

JANDRO ROURES
CASTELLÓN.- La Conselleria de Infraestructuras centra sus actuaciones en la provincia en la culminación de los viales que darán servicio al aeropuerto. Prueba de ello es que dos de las diez carreteras que prevé concluir en el presente ejercicio son las autovías, en concreto el tramo La Pobla-Vilanova de la CV-10 y la carretera Torrellanca-aeropuerto (CV-13), que permitirán llegar a la nueva base aérea castellanense.

Además, el departamento de Mario Flores prevé comenzar de forma inminente las obras del vial que permitirá enlazar ambas carreteras y el aeropuerto Costa Azahar. Esta actuación correrá a cargo del adjudicatario de las obras de la CV-13, según han confirmado desde la Administración autonómica, y su cuantía ronda los 34 millones de euros.

El plazo finalización de los dos viales, así como de la carretera de conexión, que será de unos dos kilómetros de longitud, está fijado para antes de finalizar el año porque el objetivo de la Conselleria de Infraestructuras es que los accesos a la instalación aérea estén concluidos antes de que empiece a operar la base aérea castellanense.

Además, y como se trata de un proyecto complementario, no hace falta adjudicarlo y es el adjudicatario de la CV-13 el que correrá con los gastos de este vial de conexión tan importante para el aeropuerto que se está construyendo en los términos de Vilanova y Benlloch.

En el caso de la carretera de Torrellanca, el Consell pretende abreviar al máximo los plazos de la obra. La previsión inicial eran 20 meses y la primera piedra se puso en marzo de 2007. Aún así, la previsión de la Conselleria de Infraestructuras es que esté concluido el vial a finales del presente año.

Las carreteras CV-10 y CV-13

se encuentran en este momento en ejecución y las empresas responsables de su construcción trabajan a máxima velocidad con el reto de que ambas estén finalizadas a tiempo:

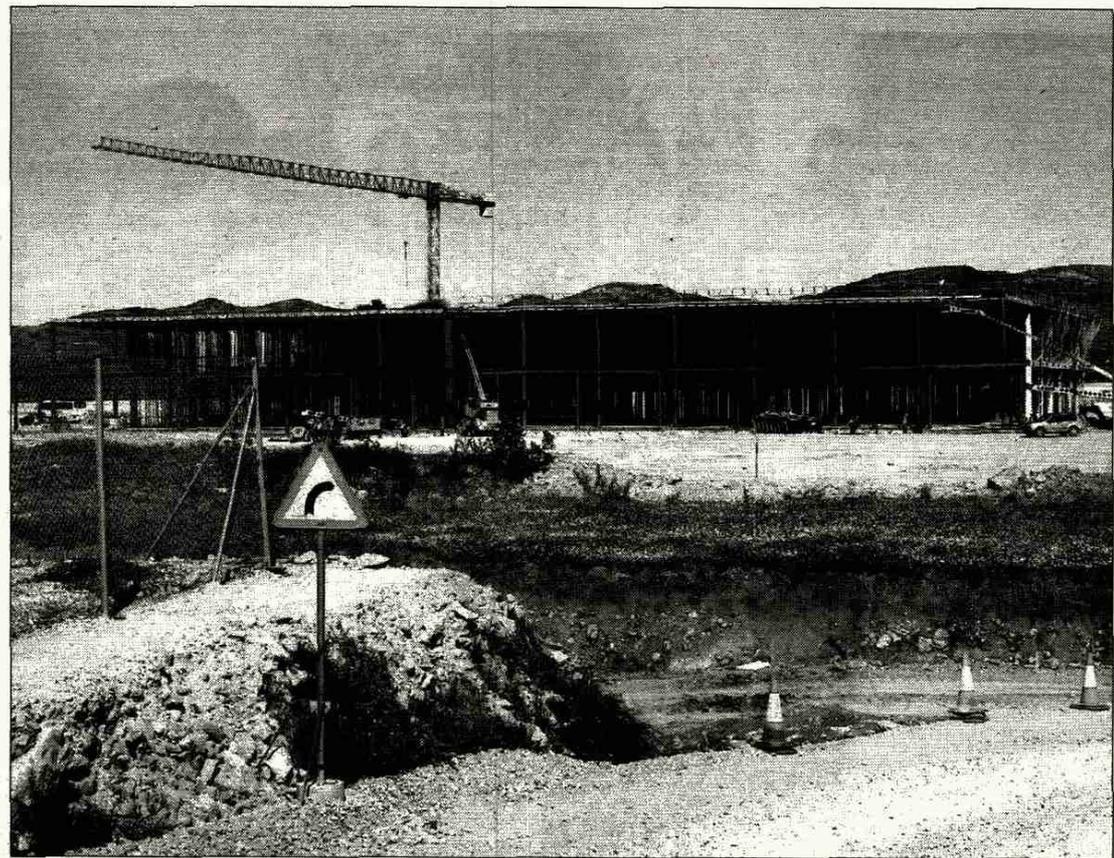
Esperan abreviar los plazos para terminar este mismo año la carretera desde Torrellanca

En el caso de la CV-10, las obras de desdoblamiento comenzarán por el sur, en el enlace de acceso norte a La Pobla Tornesa. El presupuesto de esta actuación es de 42,5 millones de euros y per-

El presupuesto del desdoblamiento de los 11,6 kilómetros desde la CV-10 es de 42,5 millones

mitirá habilitar una calzada de 11,6 kilómetros de caminos y vías de servicio y cinco enlaces, entre los que se encuentra el futuro aeropuerto de Castellón.

La inversión prevista para la CV-13 supera los 40,6 millones de euros. La nueva carretera, que contará con 10 viaductos, se configurará como un eje transversal que facilitará las comunicaciones entre la costa y el interior, y que se convertirá en la vía de acceso a las nuevas instalaciones aeroportuarias desde la autopista AP-7 y desde la nacional 340.



La Conselleria de Infraestructuras pretende acabar los accesos al aeropuerto antes de que éste entre en servicio.

ANTONI RUBIO

VALENCIA.— El Ministerio de Fomento mantendrá en obras durante casi cuatro años tres carreteras principales de la Comunitat Valenciana. Fomento licitó a finales de la pasada legislatura el tercer carril de la V-21, un tramo de la A-33 y la variante de Peñíscola-Benicarló-Vinaròs; sin embargo, contempló unos plazos de ejecución de entre 40 y 46 meses, lo que provocará que las vías estén en obras durante casi cuatro años y que los nuevos tramos no estén operativos hasta 2012, como mínimo.

El objetivo de esta operación es meramente político. Al licitar las obras al final de la pasada legislatura, Fomento pudo apuntarlas en su cuenta de resultados como proyectos impulsados entre 2004 y 2008. Sin embargo, para evitar el desembolso económico que suponen estos tres proyectos de una manera inmediata, el departamento que dirige Magdalena Álvarez programó unas obras muy dilatadas en el tiempo para diluir los costes entre los presupuestos de cada año.

El mayor problema de esta prác-

Fomento alargará la obras en tres carreteras para diluir el coste

El tercer carril de la V-21, la variante de Peñíscola y la A-33 no estarán acabadas hasta 2012 como mínimo pese a las previsiones

tica de *maquillaje* político es que, en la práctica, supone una gran molestia para los usuarios de las vías, que se verán obligados a convivir con las obras hasta 2012. De hecho, si Fomento demora unos meses la ejecución, las tres carreteras no estarán ni siquiera finalizadas cuando termine la legislatura.

Las tres vías afectadas por esta práctica son la autovía V-21, la carretera A-33 y la variante del norte de Castellón. En el primer caso, se trata de la construcción del tercer carril entre Puçol y el barranco del Carraixet, una obra para la que se ha estipulado un plazo de ejecución de 40 meses.

Más grave si cabe son los casos

de la variante de Peñíscola-Benicarló-Vinaròs, cuyo plazo de ejecución asciende a 45 meses, y la A-33, con obras previstas para 46 meses, es decir, prácticamente cuatro años. En esta última vía, habrá una afección importante en los tramos entre las carreteras A-31 y A-35, a la altura de la Font de la Figuera.

Unión con la Ronda Norte

La demora en el plazo de ejecución del tercer carril no es el único problema de la autovía V-21. EL MUNDO ya adelantó en marzo que las obras de conexión entre esta carretera y la Ronda Norte, en la entrada de Valencia, se retrasarían al me-

nos seis meses, si bien un informe de la Universidad Politécnica de Valencia alarga esta previsión hasta inicios del año 2009.

La falta de conexión de la Ronda Norte y la V-21 agrava los problemas de tráfico de la entrada norte a Valencia ciudad, donde en una misma rotonda confluyen los vehículos procedentes de la autovía, la ronda, la avenida de Cataluña y la de Tarongers. Este *punto negro* del tráfico en Valencia es zona de paso obligado para todos los vehículos con origen y destino en las comarcas de l'Hortá Nord y el Camp de Morvedre.

El retraso de Fomento, además, está teniendo graves costes socia-

les y económicos, en forma de mayor consumo de combustible y pérdida de horas de trabajo.

53,7 millones más caro

El retraso de las obras de conexión entre la Ronda Norte y la V-21 está provocando un «coste social» que cuatricula el presupuesto inicial de la obra de Fomento. Un informe del Departamento de Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia señala que la obra lleva 30 meses de retraso que se ampliarán, al menos, un año más.

Así, con más de 40 meses de demora, la UPV prevé que la obra de conexión entre ambas vías generará unas pérdidas de más de 53,7 millones de euros que saldrán directamente de los bolsillos de los usuarios de estas concurridas carreteras de Valencia.

Este sobrecoste se produce por el mayor gasto de combustible (hasta un 58% más por culpa de los atascos), así como por la pérdida de horas de trabajo. El informe destaca que, en la hora punta, se tarda hasta media hora en recorrer unos pocos metros.

Posen a licitació les obres de la variant de Piera

● **Piera.** El Departament de Política Territorial i Obres Públiques va posar a licitació les obres per fer la variant de Piera (Anoia), la B-224, per un valor de 2,6 milions d'euros. La variant, que havia estat llargament reclamada pel municipi, permetrà evitar el pas de vehicles pesants per l'interior del nucli urbà. Ara n'hi passen molts, a causa de la proximitat amb l'abocador de can Mata, a Hostalets de Pierola. Les obres està previst que comencin la tardor que ve i quedin enllestides al cap d'onze mesos. / EL PUNT

María del Mar Moreno Ruiz

La consejera de Obras Públicas y Transportes anuncia la construcción de más de trescientos kilómetros de autovía gracias al plan Activa Jaén. La provincia pasará a liderar la media en España de longitud de vías de gran capacidad, con el impulso de la Junta y del Gobierno central



VISITA A SU TIERRA. María del Mar Moreno Ruiz, en la puerta de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Jaén.

AGUSTÍN MUÑOZ

“Jaén vive la etapa inversora más potente de la democracia”

MANUELA ROSA JAENES

María del Mar Moreno Ruiz estrena cargo con el comienzo del mandato. Releva a su paisana Concepción Gutiérrez al frente de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, desligada ahora de Vivienda. Anuncia que centrará sus esfuerzos en mejorar el transporte público en las áreas metropolitanas para que los ciudadanos ganen en calidad de vida. Carolinense de nacimiento, conoce cada rincón de la provincia y, en su mirada, se denota cierta inclinación por su tierra. Dice que trabajará por todos los andaluces. Los jienenses estarán en la primera fila. —Regresa a la gestión en el seno de la Junta de Andalucía. ¿Cómo afronta el nuevo cargo? —Evidentemente, con gratitud hacia el presidente de la Junta, que ha querido contar conmigo en su equipo de Gobierno y, desde luego, con un gran sentido de la responsabilidad, porque creo que, ahora mismo, Andalucía está embarcada en uno de los proyectos inversores y de transformación de sus comunicaciones más ambiciosos. —Su nombre sonó entre las quinielas de las andaluzas que formarían parte del Gobierno de Rodríguez Zapatero. ¿Le hubiera gustado estar ahora en Madrid? —Más bien soy de pueblo, con lo

cual, ya Sevilla es para mí, en lo personal, un gran esfuerzo. Madrid lo veo mucho más distante. —¿Cómo se plantea el nuevo mandato, desde el punto de vista de la continuidad o pretende una revolución en su departamento? —El mandato tiene que estar marcado por la continuidad. El objetivo es ejecutar los planes que he heredado, primero, porque no se puede improvisar y, segundo, porque es una gran planificación. Seguramente, yo influiré más en la proyección del próximo mandato. —¿Cuáles son sus principales retos como consejera? —En el ámbito general, tenemos tres objetivos. El primero es reforzar las comunicaciones exteriores de Andalucía. El segundo consiste en trabar mejor la comunidad, es decir, lograr que haya una mejor conexión interior entre las capitales. Y el tercero, y tal vez el más apasionante e innovador, es todo lo que tiene que ver con el transporte público en las grandes ciudades. Yo creo que los problemas de comunicación de larga distancia casi los tenemos en la punta de los dedos con los proyectos que hay planificados. El reto está en los desplazamientos cortos en las áreas metropolitanas, que, insisto, hacen que la ciudadanía pierda mucho tiempo en sus vehículos particulares, porque no hay una buena oferta de

transporte público. El fin es lograr una buena intermodalidad. —¿Por eso un tranvía para Jaén? —Efectivamente. Además del desarrollo del área metropolitana. —¿De qué se trata? —De la creación de un sistema de transporte que conecte 12 municipios con un billete único. La idea es tratar de hacer más fácil la vida de las personas en conexión con un capítulo que será vital en esta legislatura: la sostenibilidad. Estamos todos embarcados en una lucha contra el cambio climático y, precisamente, el transporte de personas y mercancías se lleva la porción más gruesa de la contaminación, con un 30 por ciento de

la emisión de dióxido de carbono. Por lo tanto, todo lo que hagamos por minimizar el transporte privado no sólo mejorará la calidad de vida de las personas, sino que también contribuirá a la conservación de nuestro medio. —¿Qué medidas se impulsarán? —La número uno será el fomento del transporte público. Nuestro objetivo es reducir, en el horizonte de 2013, un 8 por ciento el consumo de combustible y un 18 por ciento de la emisión de gases. —¿Qué mejoras plantea el plan Activa Jaén, en esta legislatura, en su departamento? —Desde el Gobierno y la Junta estamos embarcados en la provin-

cia en la etapa inversora más potente de toda la historia de la democracia. A la vuelta de 4 años, el segundo cambio que experimentará Jaén en materia de comunicaciones será radical. Hay previstos 500 kilómetros de autovía, lo que la situará muy por encima de la media del resto de las provincias españolas. —¿Se refiere a nuevos kilómetros? —No, me refiero a la suma. Ahora tenemos algo más de 200 kilómetros de autovía y nos plantaremos en casi 500. Si a eso se le unen las conexiones por alta velocidad con Madrid y Córdoba, habrá tal cantidad de servicios que ahora mismo son inexistentes que la gente lo va a notar. La tercera pata del plan Activa Jaén, después de autovías y ferrocarriles, es el empuje que tengo en trabajar en los cuatro puntos cardinales de la provincia de Jaén, es decir, no habrá ni una comarca que no sienta el avance de sus comunicaciones. El cuarto objetivo, como es natural, es trabajar con la capital para reforzar su capitalidad y recuperar buena parte del tiempo perdido. —¿En qué situación se encuentran las 2 autovías que estrenará Jaén y en las que la Junta tiene plenas competencias? —La Autovía del Olivar (Úbeda-Jaén-Estepa), el tramo que discurre por la provincia de Jaén es,

Perfil	Entre lo orgánico y la gestión	
Nombre: María del Mar Moreno Ruiz	Fue la primera mujer elegida por unanimidad, presidenta del Parlamento de Andalucía. Ha compaginado en su carrera política sus responsabilidades dentro del Partido Socialista con cargos institucionales en la Junta, entre ellos los de delegada de Trabajo y Asuntos Sociales en Jaén (1994-1996) y delegada del Gobierno en la misma	provincia (1996-2000). Militante socialista desde 1991, fue vicesecretaria general del partido de Andalucía entre los años 2000 y 2004. Desde 1996, es miembro del Comité Federal del Partido Socialista, órgano del que fue presidenta entre 2001 y 2004. Actualmente, es secretaria ejecutiva de la Comisión Ejecutiva Federal.
Nació: La Carolina		
Año de nacimiento: 1962		
Profesión: Abogada		



El Gobierno andaluz tiene previsto el fomento del uso del transporte público para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, por un lado y, por otro, para reducir las emisiones contaminantes. Concibe un ambicioso proyecto mediante el que 12 municipios del área metropolitana estarán bien conectados

precisamente, el más avanzado. Al final de la legislatura estará terminado el 90 por ciento, es decir, Úbeda-Jaén y Jaén-Martos. En 2013, quedará completada. En cuanto a la de Torredonjimeno-El Carpio, es un proyecto que surgió más tarde y, en este sentido, intentaremos darle la mayor velocidad para que, en este mandato, ya dispongamos de algún tramo puesto en servicio. Me gustaría empezar por la circunvalación a El Carpio, que supondrá un importante ahorro de tiempo.

—¿Presionará de alguna forma al Gobierno para que también agilice las otras 2 que son de competencia estatal?

—Forma parte también de nuestra responsabilidad conseguir que el Gobierno de España cumpla sus objetivos en Jaén y en Andalucía.

—Los jiennenses no sólo se quejan de la falta de infraestructuras, sino también del mal estado de las que hay. ¿Qué opina?

—Me da la sensación de que, muchas veces, la gente valora más el mantenimiento de las carreteras que tenemos que la construcción de nuevas, cuando las inversiones no tienen color. Queremos impulsar una línea de trabajo dedicada al mantenimiento. Eso es clave.

—¿En qué situación se encuentra el Plan Más Cerca?

—Jaén tiene proyectos que representan casi el 10 por ciento de las inversiones de Andalucía. Me consta que hemos actuado sobre 16 municipios de la provincia y cumpliremos todo el plan, que está perfectamente dibujado en el mapa. El objetivo es intervenir en 270 kilómetros hasta 2012.

—¿La obra pública puede contribuir a mejorar o a paliar la crisis de la construcción?



CAROLINENSE. La nueva consejera de Obras Públicas fue la presidenta del Parlamento de Andalucía.

—Diría 2 cosas al respecto. El presidente ha encargado licitar al máximo los proyectos, precisamente, para inyectar recursos económicos y que la obra pública no se pare y sirva como un elemento dinamizador de la economía. Sin embargo, hay otra cosa que me gustaría destacar: toda obra pública que impulsamos está diseñada para la activación económica de la provincia. Hay una vinculación grande entre el futuro de Jaén y su economía.

—¿Cuándo estará Jaén conectada con la alta velocidad?

—Nosotros tenemos en marcha 2 sistemas de alta velocidad para Jaén. Uno, que depende del Ministerio, es Jaén-Madrid. Sé que está en construcción, pero no me atrevo a dar plazos. Luego, la conexión con la alta velocidad de Córdoba, que yo creo que la podremos disfrutar a finales del año 2009.

—En cuanto a la capital, ¿se volcará con Jaén, ahora que está gobernada por alcaldesa socialista?

—Bueno, yo no haría esa lectura. Yo lo que creo es que, ahora mismo, hay un Ayuntamiento en Jaén que no nos deja parar, que da facilidades, que pone iniciativas sobre la mesa y que está permanentemente llamando al teléfono. Carmen Peñalver ha abierto las puertas de la ciudad para que la Junta pueda cumplir con sus compromisos.

—En lo referente a Linares, ¿será el Puerto Seco la gran obra?

—Andalucía tiene una posición geográfica muy interesante en España y Jaén posee una situación única en la comunidad porque es la puerta de entrada. El Puerto Seco de Linares es un proyecto muy ambicioso, que nos permitirá estar en el corazón del transporte por mercancías de Andalucía por ferrocarril y por carretera.

AGUSTIN MUÑOZ



“La conexión ferroviaria de Jaén con Granada no se ha resuelto históricamente por la complejidad de la orografía”



“La solución que ha planteado el Ayuntamiento al conflicto del taxi en la capital me parece razonable”



“Me temo que, a partir de ahora, la obra pública me va a permitir publicar pocas obras, porque la gestión merece dedicación”





LA EXPLANADA. Junto a la nueva plaza se instalará una piscina y se prevé una zona verde. / P. J. P.

El Ayuntamiento encarga el proyecto de la plaza de toros

En el prediseño se ha contado con la Peña Taurina

PABLO JOSÉ PÉREZ NÁJERA

El proyecto de urbanización de la explanada que existe al otro lado de las piscinas municipales, así como el prediseño de la futura plaza de toros, ya están en marcha, para ir ganando tiempo tras los retrasos que han sufrido esos proyectos, según ha confirmado la alcaldesa Marta Martínez.

La Junta de Gobierno Local adjudicó la pasada semana la redacción del proyecto de urbanización del Sector E-1, situado en la explanada contigua a las piscinas. Este trámite era el último para que se puedan realizar las piscinas climatizadas y la nueva plaza de toros, a la espera de la aprobación definitiva de la modificación puntual por parte de la Comisión Regional de Urbanismo (COTUR).

En el momento que la COTUR apruebe tanto la modificación puntual como el plan especial y el documento de sostenibilidad ambiental podrá presentarse el proyecto de urbanización y se podrán comenzar los primeros trabajos sobre el terreno.

El proyecto de urbanización es el que delimita todos los servicios que necesita esa zona para poder acometer las dos iniciativas que desea el Ayuntamiento, como son las redes de saneamiento, abastecimiento de agua y las canalizaciones para otras infraestructuras necesarias.

Según confirma la alcaldesa de Nájera, el proyecto está siendo elaborado por el mismo equipo que tramitó los primeros documentos y se adjudicó con un coste de 16.000 euros. Asimismo, y para ir ganando tiempo ya que la ley lo permite, se han puesto en marcha otras dos iniciativas. Por una parte se ha encargado a la empresa Ensa-tec el estudio geotécnico de la zona y, por otra, se ha encargado la redacción del proyecto de la futura plaza de toros de la ciudad.

El proyecto de coso taurino, adjudicado en 15.000 euros, se ha encargado a un ingeniero de Toledo que trabaja en una empresa especializada en el diseño de plazas de toros. El prediseño de esta instalación se ha realizado en colaboración con la Peña Taurina de Nájera, que ha aportado sus opiniones y sugerencias, para que sean tenidas en cuenta en el proyecto.

ENCUADRO

- **Situación:** Al otro lado de las piscinas municipales
- **Proyecto:** Piscina climatizada y nueva plaza de toros
- **Situación jurídica:** El Pleno del Ayuntamiento ya aprobó las modificaciones del uso del suelo y se remitió a la Comisión Regional de Urbanismo, para su ratificación
- **Qué dice la oposición:** Se oponen por el valor ecológico del lugar y por el peligro de inundaciones.
- **Qué dice el Ayuntamiento:** Que ese suelo es una escombrera a 40 cm. de la superficie y los vecinos reclaman la piscina climatizada y la plaza de toros.

PP e IU exigen a la Junta una conexión Cádiz-Huelva al sur de la futura SE-40

Loaiza defiende el proyecto de los empresarios y García la fusión de ambas vías

Redacción/ CÁDIZ

El Partido Popular (PP) e Izquierda Unida (IU) en la provincia de Cádiz no han tardado en reaccionar contra la decisión de la Junta de Andalucía y el Gobierno central de que la futura autovía Cádiz-Huelva conecte con la ya proyectada segunda carretera de circunvalación de Sevilla, SE-40, lo más alejada al norte posible del Parque de Doñana.

La consejera de Obras Públicas, Mar Moreno, dijo el jueves en el Parlamento andaluz que esa opción es la "única" que armoniza y garantiza la comunicación entre ambas capitales de provincia y la protección del espacio natural y su entorno. Moreno rectificó así a tenor de las objeciones planteadas por su homóloga de Medio Ambiente, Cinta Castillo.

Ambas formaciones políticas piden una conexión más al sur del trazado de la SE-40. Sin embargo, el PP aboga por un atajo defendido por los empresarios de las tres provincias implicadas. Este partiría al norte de El Cuervo, hacia Is-

la mayor, vía Lebrija, para continuar después hasta Villamanrique de la condesa, Hinojos, Almonte y Bonares, con posterior enlace con la A-49. Sólo implicaría la construcción —dicen— de diez kilómetros entre isla Mayor y Villamanrique de la Condesa.

IU, por su parte, es partidaria de que la nueva autovía Cádiz-Huelva se funda con la SE-40 más al sur de su actual trazado de manera que se evite un despilfarro de recursos.

Así, el presidente provincial del PP de Cádiz y parlamentario autonómico por la provincia, José Loaiza, lamentó que el Gobierno de Chaves "vuelva a negar a los gaditanos la posibilidad de contar con una conexión directa con Huelva".

Loaiza tildó de "vergonzoso y decepcionante" que la consejera de Obras Públicas rectificara "una de las escasas buenas noticias que nos había dado el Gobierno andaluz", cuando su homónima en Medio Ambiente, Cinta Castillo, no descartó cambios en el traza-

Planeada desde 1989 y hasta con presupuesto

El presidente del PP en Cádiz y diputado andaluz, José Loaiza, recordó que la autovía Cádiz-Huelva "ha sido una promesa que el PSOE ha realizado durante muchos años y que incluso se plasmó en planes de la Junta de Andalucía como el Plan de Ordenación de los Recursos de Doñana en 1989, en el de los Recursos del Territorio de Doñana en 1992 y en el Plan Director de Infraestructuras 1997-2007". Loaiza asegura que se llegaron a presupuestar 48 millones de euros para esta autovía. Y lamenta que "durante estos 30 años no se haya avanzado nada en el proyecto y que el Gobierno de Chaves haya mantenido posturas contradictorias tanto a la competencia de esta inversión como al trazado".

En este sentido, Loaiza acusó a la Junta de "mentir" al afirmar que la SE-40 es el único trazado que no afectaría al Parque Nacional de Doñana, "cuando ya hay una autovía, la A-381, que atraviesa otro parque natural, el de Los Alcornocales, y cuenta incluso con el reconocimiento de la Unión Europea".

Por su parte, el parlamentario andaluz de Izquierda Unida por Cádiz, Ignacio García, pidió ayer a la Junta que "no despilfarré recursos" y busque una solución única para dar salida a las necesidades de conexión de las provincias de Cádiz y Huelva, así como a la zona del Aljarafe. García pide además que "no se dupliquen las agresiones al río Guadalquivir y su entorno".

El diputado de Izquierda Unida considera fundamental que no se subordine la necesaria conexión de Cádiz y Huelva a la ya proyectada SE-40. García apuesta por el trazado de una única carretera, más al sur de la anterior, para solucionar los problemas que se le plantean a las tres provincias.

RESPUESTAS EN LA ASAMBLEA DE EXTREMADURA A ALEGACIONES DEL PP AL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVÍA CÁCERES-BADAJÓZ

La A-4 no tendrá acceso al aeropuerto de Badajoz y el de Cáceres está en estudio

La Junta alega que un acceso a Talavera supone "un alto coste para una ganancia de tiempo muy pequeña"

El proyecto incluye dos accesos a Puebla de Obando pero se va a estudiar la viabilidad de hacer uno directo

I. BRAVO # CÁCERES
region@extremadura.elperiodico.com
I. RAMOS # MÉRIDA

La futura autovía Ex-A4, entre Cáceres y Badajoz, no tendrá un acceso directo al aeropuerto pacense, mientras que el enlace con el proyectado aeropuerto internacional de Cáceres es algo que aún está pendiente de estudio.

Así lo indicó ayer el director general de Infraestructuras de la Junta, José Ignacio Sánchez, en la Comisión de Fomento y Vivienda de la Asamblea, donde se abordaron algunas de las alegaciones presentadas por el PP al estudio informativo del proyecto de la futura Ex-A4. Lo ha hecho en el periodo de 30 días en que, recientemente y cumpliendo la orden de la Dirección General de Infraestructuras y Agua, se ha sometido a información pública.

Una de las alegaciones presentadas por el PP cuestionaba el acceso desde esta nueva autovía al Aeropuerto de Badajoz. Al respecto, el diputado Víctor del Moral señaló ayer en la Comisión de Fomento que, haciéndose eco de reclamaciones ciudadanas formuladas a su partido, habían pedido un acceso directo desde la Ex-A4 al aeropuerto pacense por considerar que esta instalación "queda en un fondo de saco entre la Autovía de Extremadura y la NV y sería muy interesante, quizás, darle una salida a través de la Ex-209 con enlace en la A4 al norte de la ciudad de Badajoz".

El director general de Infraestructuras indicó, al respecto, que "en principio no está prevista la realización de un acceso directo desde esta autovía hasta el aeropuerto de Badajoz", ya que hacerlo, señaló, "supondría un alto coste para una ganancia en tiempo muy pequeña". Además, hizo constar también que teniendo en cuenta que la futura autovía entre las dos capitales extremeñas concluirá en la A5, y que esta vía ya tiene acceso directo al aeropuerto, "desde ahí se realizará el enlace a Talavera la Real".

También cuestionó el diputado popular Víctor del Moral el por qué no se ha incluido en el estu-



► Varios vehículos circulan por la actual carretera Ex-100, vía de conexión entre las dos capitales extremeñas.

detalles UN PROYECTO DE SEIS AÑOS

► El Diario Oficial de Extremadura publicaba en su edición del pasado 5 de febrero la orden de la Dirección General de Infraestructuras y Agua por la que se sometía a información pública el estudio informativo del proyecto de la futura autovía Ex-A4, enlace entre Cáceres y Badajoz. Se daba un plazo de 30 días para la presentación de alegaciones, y una vez transcurrido este periodo de alegaciones, el proyecto saldrá a licitación con un presupuesto de partida de 3,6 millones de euros.

► La inversión inicialmente prevista por la Junta de Extremadura para la futura autovía Ex-A4, la que enlazará las capitales de Cáceres y Badajoz, ronda los 300 millones de euros.

► La obra estará financiada por el Gobierno central, aunque en un primer momento los fondos saldrán de las arcas regionales. El proyecto saldrá a licitación con un presupuesto de partida de 3,6 millones.

► El año 2013 es la fecha límite acordada para la conclusión de la obra.

dio informativo de la futura autovía el acceso al proyectado aeropuerto internacional de Cáceres, para preguntar a continuación cuál será el enlace.

El director general de Infraestructuras señaló que este acceso no está contemplado en el estudio informativo porque en el momento de la fase de información pública del mismo no estaba aún decidida la ubicación exacta del aeropuerto internacional de Cáceres. Aun así, Sánchez aseguró que el proyecto preveía enlaces próximos y que, en cualquier caso, "el acceso a esta nueva instalación desde la Ex-A4 se estudiará en la siguiente fase para tratar de hacer el enlace que sea más adecuado".

MUNICIPIO AFECTADO // Los accesos desde la autovía Cáceres-Badajoz a la localidad pacense de

Puebla de Obando también estuvieron presentes en el debate de la Comisión de Fomento celebrada ayer en la Asamblea.

El director general de Infraestructuras explicó que el estudio informativo incluye dos enlaces desde la autovía a este municipio -el enlace sur a 1,5 kilómetros y el norte a 12-. Su elección, añadió, responde a dos cuestiones, por una parte aprovechar las actuales carreteras de Villar del Rey y de Aliseda, y por otra a cuestiones económicas, "pues la orografía de la zona hace que resulte muy costoso otro acceso".

No obstante, a la vista de las alegaciones de los populares y del propio Ayuntamiento de Puebla de Obando formuladas en el

Pasa a la página siguiente

1 El PP pide un acceso directo al aeropuerto desde la Ex-A4 por las "reclamaciones ciudadanas".



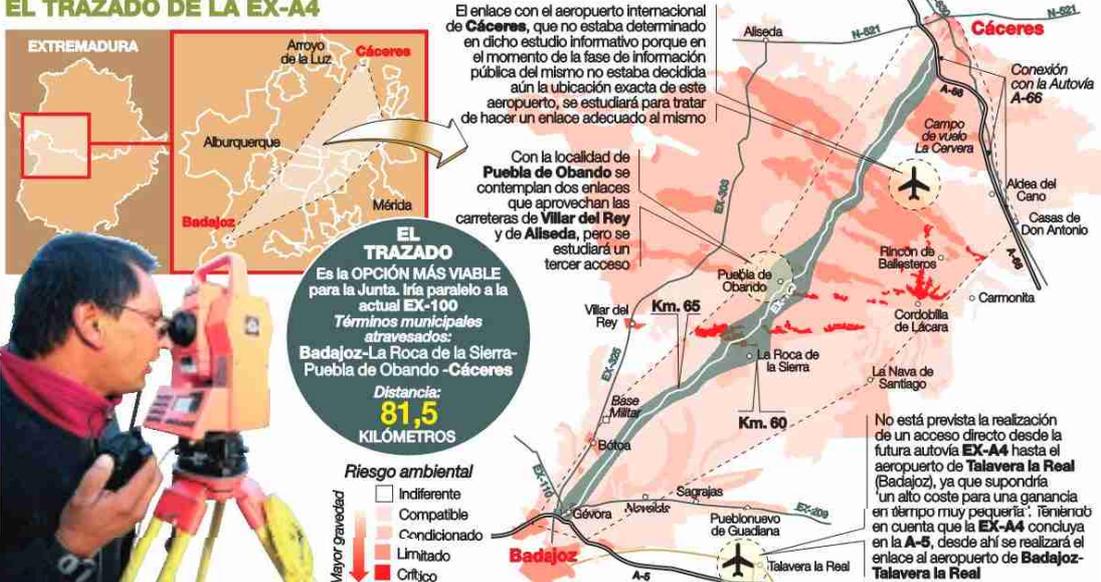
2 Junto a Puebla de Obando, Roca de la Sierra también ha presentado alegaciones a la futura autovía.



3 El plazo de ejecución de las obras de la Ex-A4 deben terminar en el 2013, según la fecha prevista.

LAS OBRAS DEBEN TERMINAR EN EL 2013

EL TRAZADO DE LA EX-A4



El enlace con el aeropuerto internacional de Cáceres, que no estaba determinado en dicho estudio informativo porque en el momento de la fase de información pública del mismo no estaba decidida aún la ubicación exacta de este aeropuerto, se estudiará para tratar de hacer un enlace adecuado al mismo.

Con la localidad de Puebla de Obando se contemplan dos enlaces que aprovechan las carreteras de Villar del Rey y de Aliseda, pero se estudiará un tercer acceso.

EL TRAZADO
Es la OPCIÓN MÁS VIABLE para la Junta. Iría paralelo a la actual EX-100.
Términos municipales atravesados: Badajoz-La Roca de la Sierra-Puebla de Obando-Cáceres.
Distancia: **81,5 KILÓMETROS**

Riesgo ambiental

Indiferente
Compatible
Condicionado
Limitado
Crítico

Mayor gravedad ↓

No está prevista la realización de un acceso directo desde la futura autovía EX-A4 hasta el aeropuerto de Talavera la Real (Badajoz), ya que supondría "un alto coste para una ganancia en tiempo muy pequeña". Teniendo en cuenta que la EX-A4 concluya en la A-5, desde ahí se realizará el enlace al aeropuerto de Badajoz-Talavera la Real.

Fuente: Dirección de Infraestructuras y Desarrollo Tecnológico

posturas VISIÓN DE LOS PROTAGONISTAS



JOSÉ IGNACIO SÁNCHEZ

Dtor. Gral. de Infraestructuras
"En principio no está previsto acceso al aeropuerto de Badajoz, pues tendría un alto coste y no es necesario, ya que la futura autovía concluirá en la A5, que sí tiene acceso directo".



VÍCTOR DEL MORAL

Diputado del PP
"Sin acceso directo al aeropuerto de Badajoz queda en un fondo de saco entre la Autovía de Extremadura y la N4; sería bueno darle salida a través de la Ex-209 con enlace en la Ex-A4".

LOCALIDADES DIRECTAMENTE AFECTADAS

Puebla de Obando quiere un enlace "más corto y directo"

El alcalde confía en que la Junta atienda la alegación presentada por el municipio

El estudio incluye dos enlaces desde la futura autovía a este municipio pareense, uno al sur "por la que en el pueblo se conoce como carreterilla de Villar del Rey, a poco más de un kilómetro", y otro al norte. "por la de Aliseda, a mucha distancia", señaló Sánchez Sáenz. Este añadió que, por su parte, la propuesta que en su alegación ha hecho el Ayuntamiento de Puebla de Obando "es un acceso de apenas 700 metros, por el camino de Alburquerque, y que enlazaría la autovía con el polígono industrial que en estos momentos estamos desarrollando".



►► Domingo Sánchez Sáenz.

Dos son los municipios asentados en la carretera Ex-100, Cáceres-Badajoz, y, por tanto, municipios afectados por el proyecto de la futura autovía Ex-A4. Se trata de La Roca de la Sierra y Puebla de Obando, cuyos consistorios esperan conocer el resultado a las alegaciones que han presentado.

Para el alcalde este acceso es el "más lógico" y el "más ventajoso" para su localidad, "pues además de ser el más corto y directo a nuestra población es también el que más beneficiaría a su desarrollo, ya que conectaría directamente la autovía con

Domingo Sánchez Sáenz, alcalde de Puebla de Obando, se mostró ayer confiado en que la Administración regional atenderá la propuesta de acceso que han presentado. "No es que nos parezcan mal los dos accesos que contempla el estudio, pero consideramos que el que nosotros proponemos es más adecuado e idóneo para los intereses de nuestro municipio", indicó el edil a EL PERIÓDICO.

Para conocer las alegaciones que al proyecto de la autovía ha presentado también el ayuntamiento de La Roca de la Sierra este diario intentó ayer conectar con su alcalde, Alfonso González Almúñia, pero no fue posible. =

Viene de la página anterior

sentido de incluir un enlace en otro lugar, considerado como más idóneo. Sánchez aseguró que el Gobierno regional "va a estudiar la conveniencia y viabilidad de reconsiderar el acceso que se está demandando".

Y en cuanto al enlace con la planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos de Cáceres y comarca, el llamado Ecoparque, también reclamado por el PP, el director de Infraestructuras señaló que será uno ya de

nido en el estudio informativo, porque así, dijo, se consensuó con la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental.

Este enlace -figura en el estudio informativo de la fase B- "lo ha tenido previsto la Junta en todo momento porque así fue consensuado con la dirección general de valoración y calidad ambiental que gestiona este tipo de instalación" y, además, añadió Sánchez, porque el estudio sobre el tipo de tráfico y volumen del mismo que soporta la planta lo hace ser idóneo". =



SALAS Y TINEO

El Principado destina siete millones para mejoras viales

|| **R. MERA**
TINEO

La Consejería de Infraestructuras, ha procedido a la adjudicación de una serie de obras de infraestructuras viarias en el suroccidente asturiano. Destacan entre éstas las de acondicionamiento de la carretera TI-7, que conecta La Espina, en el concejo de Salas, con la localidad de Brañalonga, en el de Tineo con un presupuesto de 1,4 millones. El acondicionamiento de esta carretera es una de las obras que el ayuntamiento del citado concejo había venido reclamando repetidamente entre las actuaciones prioritarias en su concejo de la Consejería de Infraestructuras ya que se veía presionado por los vecinos de la zona que también reclamaron un aumento en la seguridad.

La Consejería de Infraestructuras financia también las obras de mejora de la carretera que une El Puelo, en Cangas del Narcea, y Pozón, en el vecino Tineo. Esta obra está presupuestada en seis millones de euros para un trazado total de nueve kilómetros.

Esta vía es considerada de vital importancia para toda la zona que recorre por cuanto comunica el área occidental del concejo tineoense con el hospital comarcal «Carmen y Severo Ochoa» ubicado en Cangas del Narcea. Con las mejoras que se inician las condiciones de rapidez y seguridad en los desplazamientos mejorarán notablemente lo que ha llevado más tranquilidad y seguridad a los vecinos afectados =

Quinze tuneladores perforaran alhora el subsòl de Catalunya l'any vinent

Cinc màquines treballaran en els més de 43 quilòmetres de la línia 9 dels quals se'n han fet 16

PAULA MERCADÉ / Barcelona
● L'any vinent, Catalunya serà el país de la Unió Europea amb més tuneladores excavant alhora. N'hi haurà 15, la majoria de les quals treballaran a l'àrea metropolitana. Cinc acaba-

ran els més de 43 quilòmetres de la línia 9, dels quals ja se'n han construït 16. Tres màquines perforaran el túnel del TAV a Barcelona i Girona. Dues faran la prolongació de Ferrocarrils de la Generalitat a Terrassa i dues més la de Sa-

badell. Una altra unirà les estacions de Fira Montjuïc i Fira l'Hospitalet de la línia 2. Les dues últimes tuneladores treballaran per a Aigües Ter Llobregat (ATL) enllaçant les conques dels rius Besòs i Llobregat

Una tercera part de les 15 tuneladores que excavaran el subsòl del territori català treballaran en els més de 43 quilòmetres de la futura línia 9, la més llarga d'Europa. De moment, ja hi ha quatre màquines perforant aquesta gran infraestructura i la cinquena arribarà a final d'aquest any per començar a excavar el tram central de la línia 9 a principis de 2009.

A l'abril es va posar a treballar la quarta tuneladora que fa el tram entre la futura estació de Mas Blau, al Prat, i fins la que hi haurà entre pistes a l'aeroport. Ja ha excavat 130 metres dels 4,3 quilòmetres que té aquest ramal de la línia 9. La previsió del Departament de Política Territorial i Obres Públiques és que la tuneladora arribi a l'aeroport el primer semestre de l'any vinent. Després encara s'hauran de fer les estacions i condicionar tècnicament la infraestructura amb la intenció de posar en marxa aquest ramal el 2012. Tres anys abans ja s'haurà posat en servei l'altre extrem de la línia 9, en què ara hi ha dues tuneladores excavant. Els primers combois començaran a circular entre les estacions de Can Zam (a Santa Coloma) i el Can Peixauet i entre les parades del Gorg (Badalona) i el Bon Pastor. El primer semestre del 2010 es posarà en funcionament el tram entre les estacions de Sagrera Meridiana i Onze de Setembre. El diputat de CiU, Josep Rull, diu que el govern està «fulminant tots els terminis», ja que les previsions del primer tripartit eren posar en marxa aquest extrem de la línia 9 el 2007. Rull també va criticar que el govern no hagi previst l'ampliació de la línia 1 al Baix Llobregat. En una pregunta que el diputat de CiU va fer a la mesa del Parlament sobre l'estat de tramitació de les alternatives a l'antic projecte de la línia 12, el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, va



Imatge dels primers metres de túnel de l'L9 entre les estacions de Mas Blau i la terminal entre pistes. / ANDREU PUIG

Perduda la connexió a l'aeroport

● El responsable de mobilitat de CCOO, Manel Ferri, aposta perquè, a banda de l'enllaç del metro, hi hagi un «bona» connexió ferroviària, que ara és «inexistent», entre Barcelona i l'aeroport. Ferri recorda que Barcelona va ser la primera ciutat de l'Estat a tenir, l'any 1975, un tren directe a l'aeroport coincidint amb la inauguració del pont aeri. Aquests combois tardaven uns 15 minuts, segons Ferri, en comptes de la mitja hora actual, per enllaçar l'estació de França amb l'aeroport. «El que era un bon servei es va deixar morir; és a dir, no es va millorar», hi afegeix Ferri. Per millorar aquest enllaç, CCOO proposa duplicar la via en aquell tram que és via única. Això permetria que arri-

bessin a l'aeroport no només els trens de la C10, com ara, sinó també els de la línia C1. Fins i tot, amb aquesta millora de la infraestructura es podria aconseguir que els trens de la C10 fossin directes.

Malgrat les crítiques que CCOO fa a l'actual connexió ferroviària amb l'aeroport, es mostra satisfet amb la futura línia 9 que arribarà a l'estació entre pistes, ja que facilitarà la mobilitat de les més de 12.000 persones que treballen a l'aeroport. Aquestes, però, hauran d'esperar al 2012. Tot i això, reconeix que per als qui van puntualment a l'aeroport continuarà sent més ràpid el tren tot i que aquest no sigui directe com passa a la majoria de ciutats europees.

obviar referir-se a l'ampliació de la línia 1. Nadal, però, va assegurar ahir, en el transcurs de la visita a les obres de la línia 9, que «s'estava fent el projecte per la prolongació de l'L1».

Les altres tuneladores

Una altra de les tuneladores que l'any vinent foradarà el terreny també treballarà a ampliar el metro; en concret, farà l'enllaç de

les estacions de Fira Montjuïc i Fira l'Hospitalet de la línia 2. Hi haurà tres màquines més fent túnel del TAV, dues a Barcelona —una al tram central i l'altra a la sortida— i la darrera a Girona —aquesta serà l'única que perforarà fora de l'àrea metropolitana—. Un total de quatre tuneladores faran les ampliacions de Ferrocarrils de la Generalitat previstes a la línia del Vallès, dues faran

la de Terrassa i dues més la de Sabadell. Dues màquines més es dedicaran a fer una obra que no és ferroviària. Es tracta de la connexió de la xarxa del Ter i del Llobregat, una obra que depèn de l'ATL.

Les 15 tuneladores treballaran per «pal·liar» el dèficit en infraestructures de Catalunya, segons va afirmar ahir el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal.

ELS TERMINIS

2009

▶ Entrarà en funcionament l'enllaç Can Zam (Santa Coloma) – Can Peixauet. La tuneladora que ha fet aquest tram es desmuntarà, es canviarà el capçal i farà el tram central entre les estacions Sagrera Meridiana i Meridiana.

▶ Començaran a circular combois entre les estacions del Gorg (Badalona) i Bon Pastor. Aquesta tuneladora es desmuntarà i es portarà al pou d'atac de la Zona Franca per perforar fins a l'estació del Gornal.

2010

▶ Entrarà en funcionament el tram entre l'estació de la Sagrera Meridiana fins a l'Onze de Setembre

2012

▶ Es posarà en marxa el tram entre el Gornal i l'aeroport



El Govern adjudica las obras en los cascos antiguos de Esterri y Verdú

LLEIDA L.M.

El Institut Català del Sòl (Incasòl), en el marco del acuerdo entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) y el Departament de Cultura, ha adjudicado las obras de urbanización del paseo de Vora del Riu a Esterri d'Àneu (Pallars Sobirà) y la consolidación estructural

y de la cubierta del castillo de Verdú (l'Urgell). Estas intervenciones se inscriben en el programa Reviure les velles ciutats, de ambos departamentos, que tiene por objetivo frenar el deterioro progresivo de los núcleos antiguos y los entornos monumentales de diferentes poblaciones de Catalunya. El presupuesto de

las dos obras es de más de medio millón de euros.

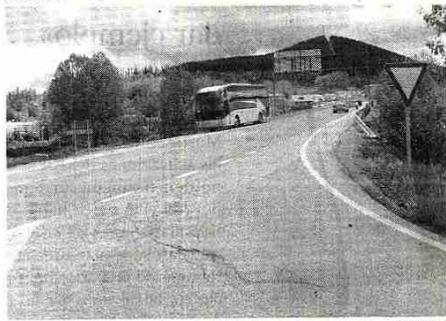
La tercera fase y detrás de la urbanización del paseo de Vora del Riu de Esterri d'Àneu ha sido adjudicado en la empresa Cervós SA, por un importe de 270.075,26 euros. El plazo de ejecución de las obras es de seis meses. El proyecto prevé la urbaniza-

ción de la orilla derecha del río Noguera Pallaresa, dentro del núcleo urbano de esta localidad pallaresa, desde el Pont Vell hasta el puente de la Central. La intervención supondrá la urbanización del paseo desde la parte sur de la plaza del Arenal hasta la carretera de Unarre.

También ha adjudicado la segunda fase de las obras del castillo de Verdú. La actuación, que tiene un plazo de ejecución de cinco meses, ha sido adjudicada a Construccions Monje, SCL, por un valor de 289.454,80 euros.

Tres flashes

EL DATO



PLANILLO

Punto negro ■ Una de las carencias notables que presenta esta obra es la incorporación del carril lento desde la salida de la central térmica para conectar con la N-630. En este punto se han producido en menos de tres meses cuatro accidentes, uno de los cuales pudo haber llegado a ser mortal.

EL PELIGRO



PLANILLO

Cunetas atascadas ■ El mal estado de la realización de las cunetas provoca el arrastre del agua y el lodo a la nacional 630, provocando un fuerte caos circulatorio. También produce que el agua se derrame por la principal calle roblana Ramón y Cajal lo que ha provocado las continuas iras de los vecinos afectados

LA SEÑALIZACIÓN



PLANILLO

Indignación vecinal ■ Los vecinos de la Robla denuncian la falta de señalización a la salida de la gasolinera para dar la vuelta por la infraestructura de la nueva rotonda, ya que ahora ya no se puede girar en la estación de servicio por existir doble raya continua. La imagen muestra que la señal carece del giro a 250 metros para acceder.

La Robla | El proyecto ha contado con una partida económica de más de dos millones de euros

Finalizan las obras del paso elevado y los accesos desde la N-630

La infraestructura evita que los conductores den un rodeo de ocho kilómetros para girar

José A. Barrio Planillo
LA ROBILA

■ El Ministerio de Fomento ha finalizado las obras que se han estado ejecutando de la construcción de un paso elevado en la carretera N-630 a la altura del pinar de El Rabizo que a partir de ahora permitirá la incorporación y salida del polígono industrial roblano, sin tener que realizar cruces al mismo nivel de dicha carretera. Además el proyecto ha contado con la realización de una glorieta para la distribución del tráfico y las correspondientes vías de servicio que canalizan los accesos a las naves del recinto industrial y a la estación de servicio, y que van enlazadas con la actual carretera mediante carriles de cambio de velocidad.

La nueva infraestructura se enmarca dentro de los Presupuestos Generales del Estado y ha contado con un presupuesto económico de más de dos millones de euros, dentro de la cuantía económica destinada a conservación y seguridad vial en la provincia.

El paso superior de un solo vano se ha resuelto con un tablero de cinco metros de anchura con cinco vigas pretensadas de 22,4 metros de longitud de cálculo. Además se ha realizado una ampliación del paso inferior en la carretera de Lorenzana y la ampliación del paso sobre el ferrocarril. Esta obra se ha completado con la señalización horizontal, vertical, un adecuado sistema de balizamiento y

En cifras

El proyecto

2,2 millones

■ Fomento invierte en una nueva infraestructura con paso elevado y la canalización de los accesos a La Robla desde el polígono industrial por la nacional 630.

El paso elevado

11 metros

■ El nuevo paso elevado contempla una anchura de once metros de anchura con 5 vigas pretensadas de 22,4 metros de longitud de cálculo.

defensas de la carretera y sus intersecciones. El principal objetivo de esta importante obra para el propio Ministerio de Fomento es la mejora de la seguridad vial en este punto kilométrico de la Nacional 630 y la construcción de dos accesos a La Robla desde el polígono industrial sin tener que realizar el rodeo de los más de ocho kilómetros para cambiar de sentido en la calzada, ya que los conductores tenían que desplazarse hasta la Venta de La Tuerta llegando a ser una situación insostenible.

Por otra parte el Ministerio de Fomento acaba de adjudicar las obras de la nueva pasarela que se construirá en Villamanín y que per-



BARRIO PLANILLO

Una importante obra vial que ha quedado «coja»

■ La nueva pasarela que se ha construido a la entrada de la localidad roblana en el paraje de El Rabizo en la nacional permitirá a los vehículos el acceso a la localidad desde el polígono industrial evitando de esta forma el rodeo que se tenía que hacer de más de ocho kilómetros, ya que los conductores tenían

que desplazarse hasta La Venta de la Tuerta para dar la vuelta desde el recinto industrial, ya que en la calzada existe una línea continua. Sin embargo la obra se ha quedado un poco «coja» en cuanto a la falta de señalización vial, el tapón de las cunetas, la falta de un doble carril da la salida de la Robla y más.

La frase

«La falta de señalización vertical está poniendo en peligro muchas vidas en esta comarca»

ANÓNIMO

Testimonio recogido

mitirá eliminar el punto negro a la salida de la capital de La Tercia con el enlace de la carretera nacional 630. El proyecto ha sido adjudicado a la empresa Pavimentos del Sureste y cuenta con una partida económica de 1,2 millones.

El pésimo estado de las cunetas provoca el caos cada vez que llueve

■ El mal estado de las cunetas al encontrarse taponadas cuando llueve, ha provocado estos días de tormenta un enorme caos circulatorio en la nacional 630, en el que han tenido que intervenir las dotaciones de Tráfico de la Pola de Gordón para regular el tráfico, debido a que la mala construcción de las cunetas a la vera de la calzada, provoca el arrastre de agua por todo el firme de la carretera lo que conlleva a su vez toda la arena y la arcilla de la nueva infraestructura, provo-

cando un serio peligro para los muchos conductores que a diario circulan por la nacional 620 a la altura de La Robla.

Pero también este mal estado ha hecho que el agua sea arrastrada hasta el puente de Lorenzana, lo que también ha supuesto un importante peligro para los vehículos que se desplazan hasta la capital leonesa por la ribera del municipio de Cuadros. Además, la calle Ramón y Cajal que enlaza con la nacional 639 también se ha visto gravemente perjudicada..

La Junta pide endeudarse en 156 millones para inversiones viarias

Remite al Gobierno central el Programa de Actuaciones Productivas para 2009

El déficit servirá para ejecutar proyectos por valor de 315 millones

- ICAI -
VALLADOLID

La Junta de Castilla y León remitió ayer un Programa de Actuaciones Productivas para 2009 con el objetivo de invertir 156 millones de euros en carreteras, logística y otras infraestructuras. Además, el Ejecutivo autonómico pedirá permiso al Ministerio de Economía y Hacienda para conseguir un endeudamiento adicional de esta cuantía con el objetivo de adoptar medidas contra la desaceleración económica, según señaló la consejera de Hacienda, Pilar del Olmo, tras la reunión del Consejo de Gobierno de la Junta.

A través de este déficit se llevarán a cabo inversiones por valor de 315 millones de euros para "incentivar la inversión pública y mitigar la desaceleración", concretó Del Olmo. En todo caso, este nivel de endeudamiento se aplicaría ya en los presupuestos generales de la Comunidad para el año 2009. "Nuestra Comunidad siempre ha estado poco endeudada y por eso tenemos que aprovecharlo" para permitir "una política anticíclica" porque, según argumentó, la Ley de Estabilidad Presupuestaria permite a las comunidades autónomas incurrir en un déficit adicional máximo al 0,25 por ciento del PIB regional.

Mejorar la competitividad

El Programa de Actuaciones Productivas de Castilla y León para 2009 permitirá aumentar en 156 millones de euros la deuda viva de la Comunidad, que en la actualidad asciende a 1.794 millones de euros, según señaló la consejera. Fundamentalmente, este incremento irá dirigido a financiar inversiones en infraestructuras viarias (carreteras, enclaves logísticos y caminos rurales) con el fin de mejorar la competitividad de la economía regional y contribuir a la cohesión en el territorio autonómico.

Del mismo modo, señaló que



El consejero de la Presidencia y portavoz, José Antonio de Santiago-Juárez (Icna.), con Pilar del Olmo y Alfonso Fernández Mañueco. ICAI

Mañueco pone en marcha los trámites para elaborar la Ley de Transferencias

► El consejero de Interior y Justicia, Alfonso Fernández Mañueco, anunció ayer que la Junta trabaja ya en la elaboración del Proyecto de Ley de Transferencias, que podría aprobarse en Consejo de Gobierno antes del verano y que tras su paso por las Cortes comenzaría a negociarse en las comisiones de transferencias a finales de 2009 o principios de 2010, con la que se traspasaría cerca de 200 centros y 700 empleados públicos.

► Esta Ley, que se enmarca dentro del Pacto Local y de los compromisos del programa electoral del PP, se configurará como "un instrumento jurídico"

que permita el desarrollo del Pacto Local y con el que se constituirán las comisiones mixtas, entre la Administración y las corporaciones locales, para negociar el traspaso de estos centros y empleados, según recordó Fernández Mañueco.

► El consejero señaló el carácter "pionero" de Castilla y León al ser la primera comunidad autónoma en aprobar el Pacto Local y la primera, también, en "enfrentar un proceso de transferencias tan amplio y complejo" que dará a las entidades locales "mayor autonomía política y administrativa" que permita ofrecer los servicios a los

ciudadanos con mayor calidad. Cuando culmine el proceso, indicó, "las corporaciones gestionarán servicios importantes de carácter social, educativo, juvenil y deportivos", entre otros.

► La función de las comisiones mixtas, según afirmó Fernández Mañueco, es que los traspasos se realicen en "las mejores condiciones para garantizar la gestión eficaz", a la vez que la transferencia tendrá que garantizar los derechos de los trabajadores regulados en la Ley de Función Pública y el convenio de los trabajadores. La Junta abrirá las negociaciones con cada uno de los municipios.

en el Consejo de Política Fiscal y Financiera, del próximo día 20, se hablará de los objetivos de estabilidad para los años 2009, 2010 y 2011, donde Castilla y León pedirá que se modifique la obligación de equilibrio para 2009 puesto que aunque según las previsiones del Gobierno el crecimiento económico se situará en 2009 al 2,3 por ciento; en 2010 al 2,8 y en 2011 al 3,1. Según estas previsiones, explicó Del Olmo, los años 2009 y 2010 las comunidades autónomas estarían obligadas a mantener un equilibrio.

No obstante, indicó, el crecimiento por encima del dos por ciento se ha puesto "en tela de

juicio" por todos los analistas. Por ello, la Consejería de Hacienda se ha dirigido por carta al Ministerio para hacer constar estas valoraciones y solicitar que en el periodo 2009-2011 se incurra en déficit público, y no en equilibrio, para poder seguir invirtiendo.

"Buena situación"

Asimismo, Pilar del Olmo recordó que Castilla y León se encuentra en una "buena" situación para ejercer este tipo de mecanismos ya que "en las vacas gordas" no se ha endeudado y ahora que la economía lo necesita puede hacerlo. Así, señaló que Castilla y León es la tercera región con menor

endeudamiento y cuenta con un elevado ahorro corriente de 2.000 millones de euros que permitiría pagar en un año toda la deuda pública, mientras que la media de las comunidades se pagaría en tres años.

Finalmente, respecto a las críticas del PSOE sobre el momento en el que la Junta elige endeudarse, cuando los tipos de interés están más elevados, Del Olmo acusó a los socialistas de "criticar por criticar". Respecto al incremento de los tipos, la consejera recordó que las comunidades que hicieron uso de la "prudencia" cuentan con "alta solvencia" en los mercados. ■

► BOLAÑOS DE CALATRAVA



El delegado de Sanidad (derecha), junto al alcalde, durante la firma del convenio para el Plan Municipal de Drogas. /LT

El Gobierno regional saca a licitación el proyecto del nuevo centro de salud

La infraestructura sanitaria estará ubicada sobre un terreno de 5.700 metros cuadrados ubicado en la carretera entre Bolaños y Daimiel

• El alcalde aprovechó la visita de responsables del Sescam para solicitar algunas mejoras en el Plan Funcional del futuro centro, como la construcción de un helipuerto.

LT / BOLAÑOS DE CALATRAVA

El director general de Gestión Económica del Sescam, Javier Alonso, anunció el pasado miércoles en Bolaños de Calatrava que la Consejería de Sanidad, a través del Servicio Público de Salud de la región, ya ha sacado a licitación pública la redacción del proyecto para la construcción del centro de salud de la localidad ciudadrealeña, una de las promesas del alcalde bolañego, Eduardo del Valle, dentro de su programa de Gobierno.

Alonso, que acompañó al delegado de Sanidad, Ricardo Ruiz, en la firma del convenio para la puesta en marcha del Plan Municipal de Drogas en Bolaños, explicó a Del Valle los pormenores de esta licitación que supondrá un importante avance para la realización del proyecto. «Es uno de los más esperados por todos los vecinos», indicó Del Valle.

Tras visitar los terrenos donde se instalará el nuevo centro sanitario, previsto en la carretera entre Bolaños y Daimiel, con 5.700 metros cuadrados, Del Valle aprovechó la visita del director general para trasladarle algunas de las mejoras que, desde el Ayuntamiento de Bolaños, se pretenden introducir en el Plan Funcional.

En opinión del alcalde de Bolaños, en este programa, a través del cual se fijan los servicios que

tendrá el centro, así como la ubicación y distribución de los mismos en las distintas salas, se deberán incluir mejoras como la construcción de un helipuerto que posibilite los traslados urgentes en casos graves.

Además, según informó el Ayuntamiento de Bolaños de Calatrava a través de una nota de prensa, se introducen «medidas» en la sala de curas, la sala de matronas y auxiliares de Enfermería y la petición de que el aparcamiento del centro esté cerrado.

«Estas medidas», comentó el alcalde, Eduardo del Valle, «han sido estudiadas y consensuadas con médicos, practicantes, enfermeros y profesionales de salud de la localidad», con el fin de mejorar esta instalación, según se desprende del comunicado remitido a los medios de comunicación.



La Cámara presenta su nueva sede, que quiere empezar a levantar en 2009

► Además de acoger a la institución, contará con un vivero de empresas y un recinto ferial en Las Tejas ► El presupuesto, 25 millones, será sufragado fundamentalmente por la Cámara **BURGOS 6 Y 7**

EL PRIMER PASO PARA LA SEDE CAMERAL DEL SIGLO XXI

La Cámara urge Las Tejeras para empezar a construir su sede en 2009

Ayuntamiento. Méndez Pozo confía en que la cesión de terrenos esté resuelta antes del verano

25 millones. Es el presupuesto estimado, sufragado por la Cámara y la iniciativa privada y pública

33.125 metros. Es la superficie construida del complejo, que contará con aparcamiento subterráneo

G. ARCE / BURGOS

La Cámara de Comercio e Industria presentó ayer en sociedad el primer borrador de lo que será su futura sede en Las Tejeras, proyecto que ya conoce el plenario del Ayuntamiento, propietario de los terrenos, y que ha sido aprobado por unanimidad por el Pleno cameral. Además del estudio de volúmenes, que da forma e imagen al complejo empresarial al servicio de Burgos que plantea la Cámara, también se conoció ayer el presupuesto inicial que se baraja para su construcción (25 millones de euros) y los plazos previstos de la misma, que pretenden arrancar con el inicio -si no antes- de 2009.

Este calendario, que fue expuesto ayer por el presidente cameral, Antonio Méndez Pozo, y por el responsable de la Comisión de la Nueva Sede, José María Arribas, depende de que el Ayuntamiento acuerde adjudicar los terrenos de Las Tejeras a la Cámara, algo que Méndez Pozo confía en lograr antes del verano.

El complejo se integra en las faldas del Cerro de San Miguel y estará ajardinado y abierto al público

A su entender, «no hay problema jurídico alguno» para esta cesión, si nos atenemos a las experiencias de las cámaras de Valladolid y otras provincias, similares a la que se enfrenta ahora Burgos. Tampoco se barajan otras alternativas de ubicación dado que ésta goza de buenas comunicaciones, ofrece movilidad a sus usuarios, está integrada en la ciudad y respeta el entorno ambiental donde se ubica, las faldas del cerro San Miguel. «No nos gustaría que este proyecto tomara el rumbo de otros anteriores...», matizó, recordando lo ocurrido con La Concepción y los muchos años que llevan reclamando un cambio de sede.

Aunque el estudio de volúmenes -realizado por los arquitectos José Manuel Barrio y Alberto Saiz de Aja- refleja con claridad la idea que tiene la Cámara de su futura sede, una vez que tengan la propiedad de los terrenos el siguiente paso será sacar a concurso pú-

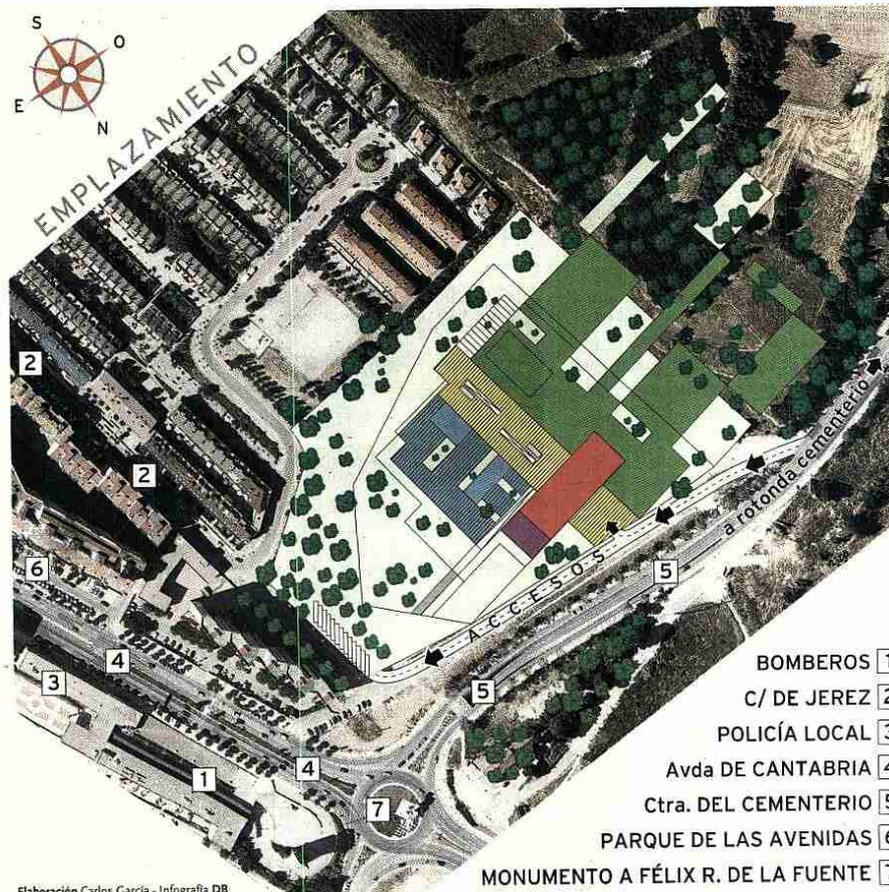
co la elaboración del proyecto arquitectónico definitivo que, una vez adjudicado, deberá estar finalizado antes de diciembre para dar comienzo a las obras a principios del próximo año.

CENTRO INTEGRADO. La nueva sede que plantea el primer borrador da «cumplida satisfacción» no sólo a las necesidades de espacio de la Cámara sino a las demandas y necesidades de la ciudad y la provincia. Méndez Pozo insistió en este sentido que este complejo es un «complemento ideal» al servicio de los empresarios, de los polígonos industriales y de la formación de los emprendedores y los jóvenes talentos. Asimismo, matizó que en ningún momento entra en competencia con el au-

ditorio y palacio de congresos, sino que complementará y mejorará esta infraestructura. En los aproximadamente 15.625 m² del complejo (que se elevan a 33.125 sumando el aparcamiento subterráneo que incorpora) se ubicará un

recinto ferial (6.400 m²), un vivero de empresas (2.520 m²) y un centro integral de servicios económicos (que engloba la escuela de negocios y los servicios al mundo empresarial y ocuparía 3.900 m²) y la propia sede cameral (con 2.805 m²). Además, bajo rasante, se construirá un aparcamiento de 17.500 m² repartidos en tres plantas.

José María Arribas insistió por su parte en que la nueva Cámara estará abierta a las necesidades de la ciudad y la provincia, especialmente para celebración de los eventos comerciales y culturales que actualmente se desarrollan en carpas y para ofertar servicios empresariales de toda índole, advirtiendo en este sentido de la cercanía del polígono industrial de Villalonquejar, el más importante de la ciudad. «La Cámara, en orden a sus competencias, y la ciudad, en orden a sus necesidades, se encuentran en un centro integrado de servicios económicos



que es un gran proyecto para Burgos», explicó Arribas, que reclamó el apoyo político a esta idea.

Méndez Pozo no olvidó por su parte a la Universidad y la posibili-

dad de que en las cercanías, concretamente en el solar que deje el Hospital General Yagüe, se construya una facultad de Medicina que incorpore un centro de investiga-

ción referente en biotecnología.

PRESUPUESTO. Durante la presentación del estudio de volúmenes, el presidente insistió en que, por ahora, lo que menos les preocupa es la financiación del proyecto, pese a que se baraja un presupuesto de 25 millones de euros.

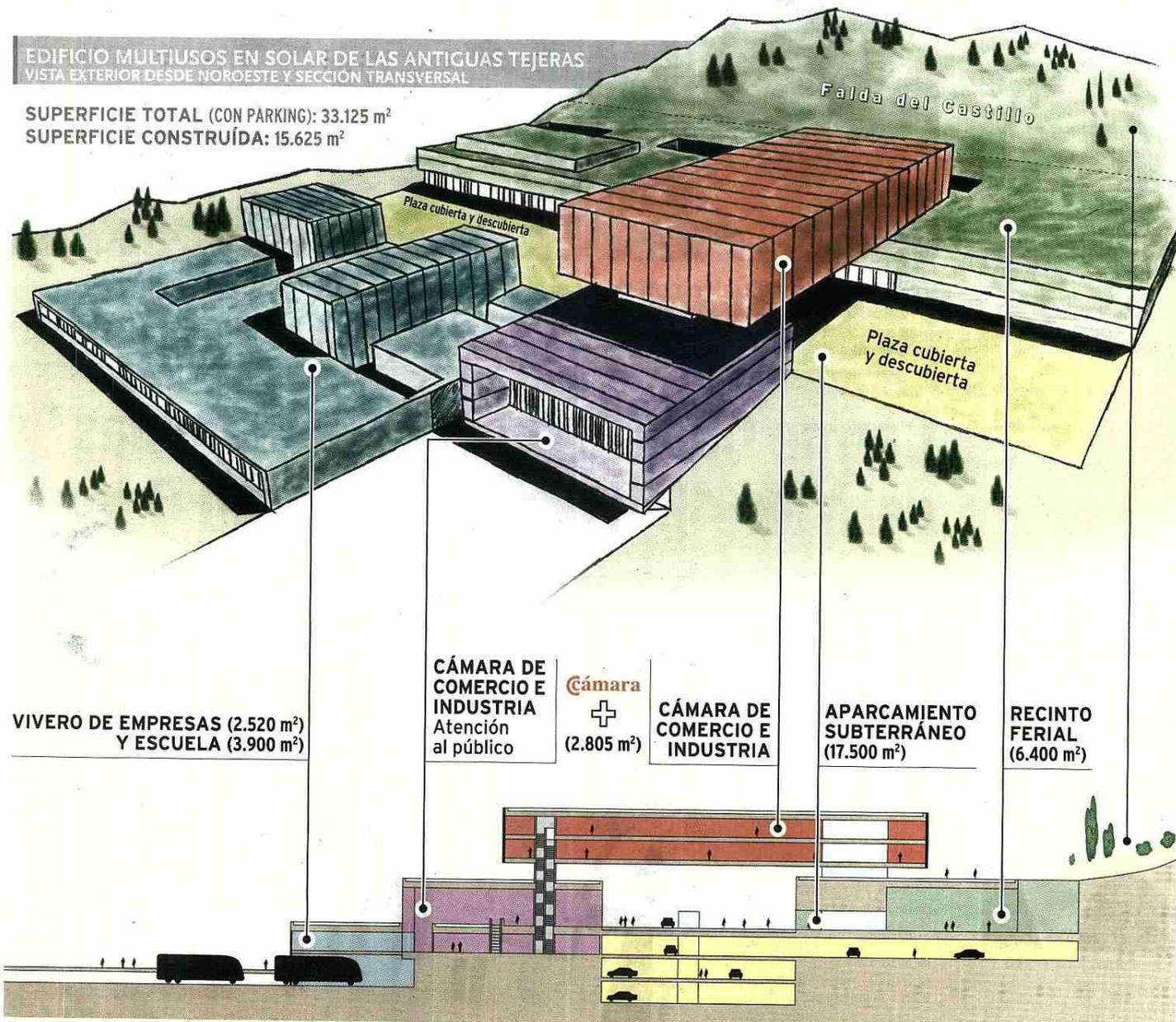
A este respecto, desveló que la Cámara posee un fondo económico creado por su antecesor en la presidencia, José María Yartu, reservado para este fin y que también cuentan entre su patrimonio con su actual sede, en el número 1 de la calle San Carlos. Asimismo, esperan obtener financiación europea por lo que respecta al vivero de empresas y el apoyo económico de la Junta y de las entidades financieras y de otra índole.

Rotonda a la entrada del cementerio

La nueva sede cameral pretende utilizar la cercanía a la Ronda Interior Norte para disponer de unos accesos fáciles y bien comunicados. En este sentido, la propuesta que explicó el arquitecto José Manuel Barrio (ver gráfico de la página) se centraría en la construcción de una nueva rotonda en los cruces con semáforos que dan acceso al cementerio y a los tanatorios, que permitiese el cambio de sentido hacia la rotonda del monumento a Félix Rodríguez de la Fuente. Antes de llegar a la misma o de acceder al túnel en dirección Vista Alegre, se abriría a la derecha un acceso al complejo cameral a través de un nuevo vial. Esta propuesta evitaría la construcción de un paso subterráneo sobre la ronda norte (acceso que se contemplaba en el proyecto del Pabellón Arena) y descongestionaría la ronda norte en un punto donde los grandes transportes tienen algunos problemas para maniobrar.

EDIFICIO MULTIUSOS EN SOLAR DE LAS ANTIGUAS TEJERAS VISTA EXTERIOR DESDE NOROESTE Y SECCIÓN TRANSVERSAL

SUPERFICIE TOTAL (CON PARKING): 33.125 m²
SUPERFICIE CONSTRUÍDA: 15.625 m²



VIVERO DE EMPRESAS (2.520 m²)
Y ESCUELA (3.900 m²)

CÁMARA DE
COMERCIO E
INDUSTRIA
Atención
al público

Cámara
+
(2.805 m²)

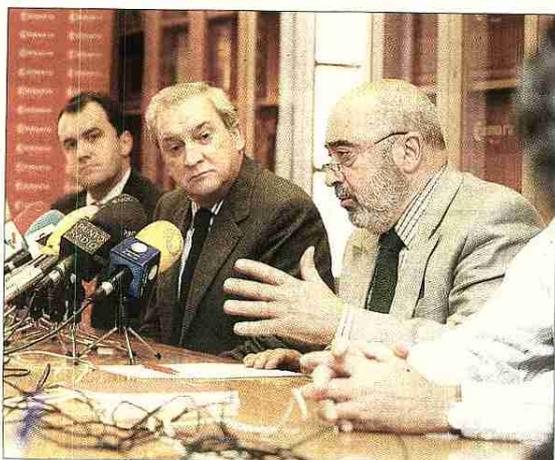
CÁMARA DE
COMERCIO E
INDUSTRIA

APARCAMIENTO
SUBTERRÁNEO
(17.500 m²)

RECINTO
FERIAL
(6.400 m²)

ARQUITECTOS AUTORES DEL ESTUDIO DE VOLÚMENES: JOSÉ MANUEL BARRIO Y ALBERTO SAIZ DE AJA

ELABORACIÓN DIBUJO-INFOGRAFÍA A PARTIR DEL ESTUDIO DE VOLÚMENES CARLOS GARCÍA - INFOFOR



De i. a d., José Manuel Barrio, Antonio Méndez Pozo y José María Arribas. / PATRICIA

La Cámara contempla además un endeudamiento «soportable» y cuenta con los ingresos que le reporte la organización de eventos en el recinto ferial y la propia actividad formativa que desarrolle.

INTEGRACIÓN. Un aspecto destacado ayer por los directivos camerales y por el arquitecto José Manuel Barrio es la integración medioambiental del complejo en las faldas del cerro San Miguel. Es más, buena parte del recinto ferial se construirá bajo la colina. Asimismo, el complejo estará ajardinado y abierto al público a través de una plaza cubierta y descubierta que lo divide en dos edificios paralelos unidos, en su parte superior, por lo que será la nueva sede de la Cámara.

OTROS DETALLES DEL PROYECTO

► **Composición:** El complejo se divide en dos piezas diferenciadas: dos zócalos masivos semienterrados en la ladera del Castillo y un gran volumen puro de vidrio traslúcido blanco suspendido sobre los anteriores.

► **Puente:** Lo que será la sede cameral adopta una forma de puente de cristal y hace las veces de puerta al complejo.

► **Amplitud:** El solar de La Tejeras permite una edificabilidad de 36.000 m², que no se cubrirá y que permitirá crear un gran parque público frente a las viviendas de la Guardia Civil.

► **Aparcamiento:** El proyecto baraja unas 623 plazas subterráneas para turismos y 12 en la superficie para autobuses.

► **Recinto ferial:** Buena parte de los 6.400 m² que ocupa están bajo el Castillo, aunque estará abierto a la plaza que divide en dos el edificio multiusos. Además, su interior se podrá dividir en superficies de hasta 800 m² para acoger hasta 4 eventos a la vez.

► **Luz natural y jardín:** El complejo cuenta con amplios espacios acristalados para recibir la luz natural y cubiertas ajardinadas para integrarse en el Castillo.

La licitación de obra pública disminuye hasta abril a la cuarta parte respecto al año pasado

-C.Y.P.-
SALAMANCA

Las instituciones públicas tan sólo han convocado licitación de obra oficial por 64,73 millones entre enero y abril de este año, de acuerdo con los datos que dio a conocer ayer la Cámara de Contratistas de Castilla y León. La cifra representa un descenso del 73,71% respecto a 2007, con lo que se queda casi en la cuarta parte de lo licitado en los cuatro primeros meses del pasado año. En cambio, en el conjunto de la región la licitación ha crecido un 57,94% en el primer cuatrimestre.

La Junta de Castilla y León es la administración que ha registrado un retroceso más fuerte, ya que pasó de los 226,57 millones de obra pública que licitó entre enero y abril del anterior ejercicio a tan sólo 49,02 millones en los el primer cuatrimestre de este año, lo que supone un descenso del 78,36%. También destaca la reducción del 34,62% de las contrataciones realizadas por la Administración central, que se queda con 5,38 millones de euros. Las entidades locales han registrado entre tanto licitación de obra oficial por un importe de 10,33 millones, lo

que representa una reducción del 9,58% en comparación con los datos de enero a abril de 2007.

Por tipo de actuación, es la edificación la que registra el principal descenso: conllevó en los cuatro primeros meses del año pasado una inversión de 199,16 millones de euros por parte de las instituciones públicas, cantidad que se ha quedado en 29,37 millones en lo que va de año. La obra civil mientras tanto ha supuesto en Salamanca una inversión de 35,37 millones de euros, lo que significa una disminución del 24,85%. ■

GUIJUELO

Solicitud a Fomento para el arreglo de la carretera

Trámites. El Ayuntamiento ha pedido al Ministerio el acondicionamiento del acceso norte al municipio por la avenida Filiberto Villalobos



Imagen del tramo del polígono Industrial privado de Guijuelo / BENITO

MANI BENITO

El Ayuntamiento de la villa ha solicitado formalmente al Ministerio de Fomento el acondicionamiento del acceso norte del municipio por la avenida Filiberto Villalobos, frente al polígono privado, una zona donde se localizan diferentes al menos dos socavones que han provocado las quejas de algunos vecinos. De hecho, en la última sesión ordinaria del pleno del Ayuntamiento, que se celebró el pasado martes por la noche, el propio alcalde, Julián Ramos, respondiendo a un ruego de la oposición, explicaba que ese tramo de la vía, que se encuentra justo antes de la entrada a Guijuelo, es competencia del Ministerio de Fomento y no del Ayuntamiento, motivo por el cual habían solicitado ya a dicha instancia las mejoras oportunas.

Por otro lado, cabe señalar que precisamente la calle Filiberto Villalobos es una de las más beneficiadas dentro de los presupuestos mu-

nicipales aprobados para este ejercicio, ya que cuenta con una inversión de 60.000 euros que se emplearán en la segunda fase correspondiente a la renovación de la arteria de distribución del abastecimiento en esta calle. En este sentido, cabe recordar que la primera fase se llevó a cabo hace de más de dos años, en otoño de 2005.

La mejora de los accesos y la reforma de las calles, objetivo del Consistorio

No obstante, no serán las únicas obras que se realizarán a lo largo de este año ya que el presupuesto también incluye la reforma y mejora del acerado de la calle Chinarral y su travesía con 148.740,56 euros. Además, hace dos semanas, el Ayuntamiento anunció su proyecto de remodelación de parte del acerado de la calle Príncipe Felipe, tal y como

ha confirmado la concejala de Servicios Generales, Carmen Cortés. Las obras se realizarán sobre aquellas partes más deterioradas de la carretera de Cespedosa comprendidas entre el cruce con la calle Filiberto Villalobos hasta la intersección con la carretera de Guijo de Ávila, zona popularmente conocida como "cuatro caminos".

Sin embargo, en este caso, será el propio Consistorio quien afronte estos trabajos a través de los operarios municipales. Según ha explicado Cortés, el equipo de gobierno ha optado por esta opción en lugar de contratar a una empresa con el objetivo de abaratar los costes aunque todavía no se ha especificado el presupuesto total. De esta manera, el Consistorio continúa con la labor ya iniciada en otras calles de la villa como Gabriel y Galán y la plaza de Julián Coca donde los propios trabajadores municipales se han encargado de la renovación de parte del acerado. ■

La Diputación invierte más de dos millones en la mejora de 8 carreteras

Contempla el refuerzo del firme de la CV-875 de Elche y la mejora del trazado en la CV-785 en el acceso a Penáguila

La Diputación invertirá más de 2.257.187 dos millones de euros en la remodelación de ocho carreteras de la provincia tal como se dio cuenta ayer en la Comisión de Infraestructuras y Obras Públicas. Los proyectos de obras están incluidos en el Plan de Mejora de la Red Viaria Provincial y supondrán un gasto de 1.380.849 euros para la rehabilitación de los firmes de las carreteras CV-708, de Planes a Almuñanar; CV-875, de Elche a Crevillent; CV-837, de Petrer a Catí; CV-760, de Altea a La Nucía; y CV-782, de Relleu a Torremanzanas. Además se destinará una inversión de 223.938 euros a la mejora del trazado en la carretera CV-785 en el acceso a Penáguila y 350.000 euros para la consoli-

dación de la plataforma y mejora del drenaje de la carretera CV-752, de Tárben a Castell de Castells. En la comisión de ayer también se informó de una inversión prevista de 302.400 euros para el

La institución financia un estudio de desarrollo para los 55 municipios del Ceder Aitana

refuerzo del firme en la carretera CV-923 de Bigastro al límite de Murcia.

Por otra parte, la institución provincial invertirá 231.475 euros en la reforma y rehabilitación de

la Plaza de la Constitución de Biar incluyendo la instalación de alumbrado ornamental en la Iglesia y en el Ayuntamiento.

En otro orden de cosas, la Comisión de Fomento, Medio Ambiente y Agua informó ayer favorablemente de la concesión de 56.000 euros a la entidad Ceder Aitana de para la elaboración de un estudio de futuras actuaciones inmediatas en la zona que permitirá establecer las prioridades en materia de desarrollo económico y social para los 55 municipios que integran la entidad. La Diputación destinará también 125.000 euros para la ejecución de obras hidráulicas en Albaterra y Els Poblets así como 30.000 euros para el acondicionamiento del parque Federico García Lorca de Petrer.

Fomento ratifica la construcción de la nueva estación del ferrocarril

La nueva infraestructura tendrá uso doble, de forma que por ella discurrirán convoyes con ancho de vía ibérico y con ancho de vía europeo, que es el utilizado por las líneas del AVE

• El Ministerio de Fomento y la Junta de Comunidades reafirmaron de nuevo su apuesta conjunta por el trazado norte del tren del Alta Velocidad a su paso por la ciudad.

REDACCIÓN / ALBACETE

El consejero de Ordenación del Territorio y Vivienda, Julián Sánchez Pingarrón, mantuvo una reunión con la secretaria de Estado de Infraestructuras, Josefina Cruz, para hablar de las actuaciones que se están efectuando en la región.

Entre los diversos temas tratados, se habló de nuevas infraestructuras ferroviarias a su paso por Almansa, analizándose la reciente adjudicación de los subtramos uno y dos del tramo Almansa-La Encina que transcurren por la Opción Norte y la futura ubicación del la estación de ferrocarril de Almansa por la que discurrirán los anchos de vía UIC (europeo) para alta Velocidad e Ibérico para ferrocarril convencional.

En virtud de los compromisos adquiridos anteriormente con la ciudad de Almansa, la secretaria de Estado de Infraestructuras adelantó al consejero de Ordenación del Territorio y Vivienda, que en los próximos meses se iniciará el Estudio Informativo relativo a la ubicación de la estación. Mientras no se construya la nueva estación de ferrocarril, continuará en funcionamiento la actualmente existente en la ciudad.

Las actuaciones que se están realizando por parte del Ministerio de Fomento y de la Junta de Comunidades de Castilla-La Man-



El consejero Julián Sánchez Pingarrón y la secretaria de Estado, Josefina Cruz. / D.C.

cha, declaró Sánchez Pingarrón tras la reunión, «aseguran la viabilidad del futuro del ferrocarril para Almansa, conscientes de la importancia de este proyecto para la ciudad».

Cabe recordar que, en febrero de 2007, el Gobierno regional firmó un acuerdo con el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Almansa por el cual se definían las soluciones para la integración de la alta velocidad en el municipio, lo que abarca la construcción de la variante Norte, una nueva vía de ferrocarril convencional paralela a la de Alta Velocidad y la nueva estación de Almansa.



Interior de una máquina del AVE. / Y.L.