



TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Resumen de prensa

Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
26/05/2008					
1.	CANARIAS 7	26/05/2008	OBRAS PUBLICAS	AENA reforzará Gando con 1.104 millones hasta 2020	3
2.	CANARIAS 7	26/05/2008	OBRAS PUBLICAS	DEPORTIVA LA CIUDAD SE PONE EN MARCHA	4
3.	CANARIAS 7	26/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La vieja terminal caerá al suelo	6
4.	DIARIO DE CADIZ	26/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El AVE se elevará sobre Jerez Norte en 2011 y costará 43 millones	7
5.	EL PAIS PAIS VASCO	26/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Idea alavesa en una infraestructura clave	8
6.	LA VERDAD DE ALICANTE	26/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Transportes finaliza la reparación de la línea férrea entre Altea y Calpe	10
25/05/2008					
7.	DEIA PRIMERA EDICION	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Trapagaran baraja desviar el tren por un túnel bajo San Gabriel para eliminar un paso a nivel	11
8.	DIARIO DE AROUSA	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El PP critica a Fomento por no buscar alternativas viables al puente del AVE	12
9.	DIARIO DE CADIZ	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La Junta estudia llevar el tranvía a Plaza de Sevilla por Astilleros	13
10.	INFORMACION	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El Consell sólo ha licitado el 22% de las carreteras que asumió en el plan de 2005	15
11.	JAEN	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Siete millones de euros para la A-6176	16
12.	LA VERDAD DE MURCIA	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La Comunidad invierte en cinco meses 153 millones de euros en obra pública	17
24/05/2008					
13.	DIARIO DE MALLORCA	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El municipio construirá un paseo peatonal hasta el hospital	18
14.	EL CORREO ESPAÑOL ALAVA	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Las Juntas dan vía libre al plan de carreteras, que permitirá modernizar 900 kilómetros	19
15.	EL PERIODICO DE EXTREMADURA	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El Consorcio ve factible integrar los restos romanos en la estación del AVE	20
16.	EL PERIODICO DE EXTREMADURA	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Las ciudades extremeñas avanzan en su trabajo con la Junta y en infraestructuras	21
17.	EL PERIODICO LA VOZ DE ASTURIAS	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Vallina pide al PSOE que defina su postura sobre la Ronda Norte	25
18.	HUELVA INFORMACION	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El PP demanda que se construya la red de distribución de la presa	26
19.	INFORMACION	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Fomento remodelará los accesos a la autovía de Madrid desde la A-70	27
20.	LA TRIBUNA DE CIUDAD REAL	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La segunda fase de la carretera de Puertollano costará 400.000 euros	28
21.	ODIEL INFORMACION	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Siete millones para la vía que une Tharsis con Calañas	29
23/05/2008					
22.	EL DIA DE CORDOBA	23/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Obras Públicas adjudica dos proyectos de la Autovía del Olivar a su paso por Córdoba	30
22/05/2008					
23.	EL CORREO ESPAÑOL ALAVA	22/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Los técnicos apuestan por la firma Sener para diseñar la intermodal pero la Corporación decide hoy	31



Ampliación del aeropuerto. El aeródromo estará 'patas arriba' hasta el 2020 » Sólo los de Barcelona y Málaga están siendo objeto de una inversión similar » Cuando acabe el proyecto podrá recibir al Airbus-380



RECREACIÓN APROXIMADA DE LA AMPLIACIÓN DE GANDO

■ La imagen muestra de forma aproximada cómo quedará el aeropuerto tras la ampliación. Las fechas de ejecución de las obras tampoco son definitivas. Están sujetas a cambios y a imprevistos. La mayor parte de los datos de este proyecto han sido suministrados por la Delegación del Gobierno y el Cabildo. Los colores ayudan a identificar las distintas actuaciones, como por ejemplo las dos fases en las que se ampliará la terminal, cada una de una tonalidad. La foto deja ver que la ampliación Norte de la plataforma de aeronaves (5) obliga a demoler la vieja terminal.

AENA reforzará Gando con 1.104 millones hasta 2020

Del páramo yermo cuya bahía sirvió de puerto en tiempos de la conquista a convertirse, en apenas 75 años, en una de las más importantes infraestructuras aeroportuarias del Atlántico medio. Pero la demanda sigue creciendo y Gando requiere mejoras. Aena apuesta por Gran Canaria y de 2006 a 2020 invertirá 1.104 millones.

G.FLORIDO / LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Ahora mismo sólo hay otros dos aeropuertos en España, el Prat de Barcelona y el de Málaga, que vayan a recibir en los próximos años una inversión de tanto calado como el de Gran Canaria. Pero su inclusión en este selecto club de privilegiados no es fruto del capricho ni de la casualidad. Su ubicación estratégica en mitad de tres continentes y en uno de los polos del turismo a nivel mundial justifican la apuesta.

Los datos, informan desde AENA, lo demuestran. Por Gando pasan hoy en día una media anual de 10 millones de pasajeros, pero las previsiones

apuntan que para 2020 el tránsito superará los 15 millones. Sin ir más lejos, en marzo pasado se alcanzó un máximo histórico para ese mes de 1.069.518 pasajeros, 6,7% más respecto al mismo periodo de 2007.

EXPROPIACIÓN HISTÓRICA. Así las cosas y dadas esas previsiones, Gando se quedará pequeño. Necesita otra pista, la tercera (ahora hay una civil y otra militar), una terminal mayor y más cómoda y más aparcamientos. Ahora bien, esa puesta al día no saldrá gratis. Requiere pagar un peaje, en algunos casos muy costoso. No en vano, ampliar el que hoy en día es el quinto aeropuerto del país traerá consigo la mayor expropiación de la historia de España, con 1.400 familias afectadas. E implicará también que las más de 4.000 personas que trabajan directa o indirectamente en Gando y sus millones de pasajeros tengan que convivir con las obras como máximo hasta 2020.

Ya lo están haciendo desde 2006, cuando arrancaron los trabajos del

CONSTRUCCIÓN

LA PISTA, EN TRES AÑOS

Es pronto para saber cuándo se licitará la tercera pista. Dependerá de cómo avance la expropiación de Ojos de Garza. Estaba previsto que las obras se iniciaran en 2011, pero los plazos pueden alargarse. Irá a 1.100 metros al Oeste de la pista más cercana a la actual terminal y 1.500 metros más al Norte del umbral de las actuales. Cuesta 388 millones y se hará en 36 meses.

denominado Plan Canarias, el programa de inversiones en base al que se articula el proyecto de Gando. Los usuarios lo habrán notado. Se está construyendo la ampliación del actual edificio de aparcamientos, que tendrá como novedad una planta para guaguas. Simultáneamente se está agrandando la plataforma donde estacionan los aviones. Hay una isleta de tierra entre una de las pistas y el lugar donde aparcen las aeronaves que ahora se está asfaltando.

Lo siguiente será convertir el espacio donde están las dársenas para guaguas, frente a la terminal de llegadas Sur, en otro edificio para estacionamientos, y seguir ganando superficie, por el Norte y por el Sur, a la plataforma donde aparcen los aviones. La idea es hacerla viable para los de clase E, como los Airbus 340. Casi a la vez se ampliará la terminal, por el Norte y por el Sur. Se hará en dos fases y se prevé acabar en 2015. Y entre una y otra obra arrancará la tercera pista, al Oeste de la GC-1. Entonces podrá acoger al Airbus-380.



Carlos Lamela.

Lamela:
«Será una actuación sencilla, muy centrada»

■ El prestigioso arquitecto Carlos Lamela, que formó parte del equipo que diseñó la T-4 del Aeropuerto de Barajas, ha sido el autor del proyecto básico de ampliación de la actual terminal de Gando. Habla de una «intervención muy centrada, sencilla y muy bien diseñada, con pocos elementos», según declaró a este periódico vía telefónica desde Emiratos Árabes. «Va a ser interesante el juego de luces y sombras», destacó. En todo caso, admitió que le hubiese gustado haber llegado más lejos e intervenir en más partes.

Se hará en 2 fases. La primera ya salió a concurso y cuesta 189 millones. Puede concluir en 2011. La segunda estará para 2016 y sale por 162,3 millones. La terminal pasará a contar al final con 164.400 metros y medirá de un extremo a otro 1.400 metros frente a los 500 de ahora.

OBRAS EN EJECUCIÓN O A CONCURSO

Aparcamientos. Está en construcción por 99 millones la ampliación del edificio actual por el Norte. Lo hacen FCC y Pretecan y acabarán en octubre próximo. En una de las plantas habrá 32 dársenas para guaguas. Otras dos plantas serán para coches (200 por nivel). Ahora ha salido a concurso el proyecto para cubrir el aparcamiento de guaguas que hay frente a la terminal de llegadas Sur. Ese techo se habilitará para coches. El proyecto cuesta 77 millones

y tiene un plazo de 16 meses tras arrancar las obras.

Plataforma de aeronaves. Se agrandará la zona donde aparcen los aviones. Primero se está rellenando una isleta de tierra y reconstruyendo las calles de rodadura. Lo hacen Acciona y Surhisa por 19,5 millones de euros y acabarán en marzo de 2009. En abril AENA sacó a concurso ganar también más espacio para esa plataforma por el Norte y por el Sur. Vale 79 millones a ejecutar en 10 meses.



Junto al Estadio de Gran Canaria. La construcción del nuevo Palacio de Deportes completará todo el equipamiento que se proyecta en el solar de Siete Palmas » Tendrá capacidad para 15.000 espectadores

LA CIUDAD DEPORTIVA SE PONE EN MARCHA

Se trata de un avance de estudio que aún no está cerrado, pero esboza los trazos más importantes de lo que será la gran ciudad deportiva de Gran Canaria. Este proyecto, con la construcción del Palacio de Deportes, culminará otro inconcluso en 2003, año que quedó huérfana la magna construcción del Estadio de Gran Canaria.

ALBERTO ARTILES
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

La gran Ciudad Deportiva de Gran Canaria comienza a coger forma en la zona capitalina de Siete Palmas para uso y disfrute de todos los ciudadanos de la Isla. Después de que quedase anulado el proyecto de la Ciudad del Agua, ideado por el anterior grupo de gobierno del Cabildo Insular y al que optaban dos empresas de capital privado, los actuales dirigentes de la institución grancanaria estudian el proyecto para completar el anillo que rodea el Estadio de Gran Canaria.

En diferentes plazos, y dependiendo de la carestía de las obras, en el solar situado en Siete Palmas que también acoge en la actualidad un campo de hockey hierba, se idea construir dos campos de fútbol más, uno de fútbol siete, que descarguen de trabajo el ajado césped del estadio, un rocódromo que albergará diferentes eventos de motor, actividades lúdicas y grandes espectáculos, así como distintos espacios verdes para la práctica del deporte al aire libre. Pero sin duda, la joya de este ambicioso proyecto aún a estudio será la construcción del nuevo Palacio de Deportes de Gran Canaria.

En un principio prevista su ubicación en el barranco de La Ballena, finalmente el nuevo pabellón multiusos irá ubicado junto al estadio de fútbol, aunando así las dos grandes infraestructuras deportivas de la Isla. De esta manera, Siete Palmas será centro neurálgico y principal pulmón deportivo de Gran Canaria.

Esta infraestructura, con un presupuesto estimado de 90 millones de euros, irá ubicada en la zona sur del estadio, justo entre el campo de hockey y el cementerio de San Lázaro. Aunque su orientación está aún por determinar en la citada zona, el nuevo Palacio de

Deportes tendrá una capacidad de 12.000 espectadores, alcanzando hasta 15.000 en su plenitud con gradas extensibles.

Este recinto supondrá un complemento necesario para la ciudad al cubrir las carencias del vetusto Centro Insular de los Deportes de la Avenida Marítima, que en la actualidad acoge los partidos del Gran Canaria de Baloncesto y del Gran Canaria Hotel Cantur y Jusan Las Palmas de voleibol.

Los dirigentes del Cabildo, con Oscar Hernández como máximo responsable de la parcela deportiva, ya han encargado un estudio topográfico para adaptar la construcción del pabellón al proyecto del 2003 que dio luz al Estadio de Gran Canaria. Dependiendo de su ubicación exacta que arrojen estos estudios se calculará los nuevos accesos a la zona en cuestión, así como las conexiones con la futura salida a la autovía hacia la ciudad.

Aún no existen plazos exactos para la construcción del Palacio de Deportes, pero la fecha estará condicionada a la posibilidad de albergar algunos de los partidos del Mundial de baloncesto que España desea organizar en 2014. Este importante acontecimiento, con la subvención que podría recibirse para la nueva construcción de instalaciones, marcará la fecha de finalización de una obra que ya ha comenzado a andar.

El resto equipamiento deportivo y de ocio previsto para la zona, como la construcción del rocódromo, los dos campos de fútbol y el resto de zonas verdes, se espera que pueda estar concluido al finalizar el año o como muy tarde a comienzos del próximo.

ZONA COMERCIAL. Por otro lado, actualmente también está en estudio en la Sociedad Económica de Gran Canaria el concurso de finalización de obra pública y uso de las dos torres y el edificio central del Estadio de Gran Canaria. Probablemente en los próximos meses se convoque el concurso de obra pública para ejecutar estas obras y disponer así de nuevas instalaciones de uso administrativo y comercial.



MOVIMIENTO

LAS OBRAS SE INICIARON

Con motivo de la celebración del Festival Aguaviva los próximos 13 y 22 de junio, las obras en el exterior del Estadio de Gran Canaria han comenzado. Este festival que en principio se iba a celebrar dentro del recinto deportivo, ha cambiado de ubicación debido a que también se ha iniciado el montaje del Stadium Race, evento automovilístico que se celebrará el 28 de junio.



En marcha. Un tractor adecuenta el terreno en la zona de la grada curva del estadio.

JUAN CARLOS ALONSO



Junto al Estadio de Gran Canaria. El grupo de gobierno del Cabildo insular pretende que los dos nuevos campos de fútbol estén listos a final de año » También se construirá un rocódromo y nueva zona comercial

Palacio ubicado detrás del videomarcador se utilizará para las instalaciones administrativas y comerciales.



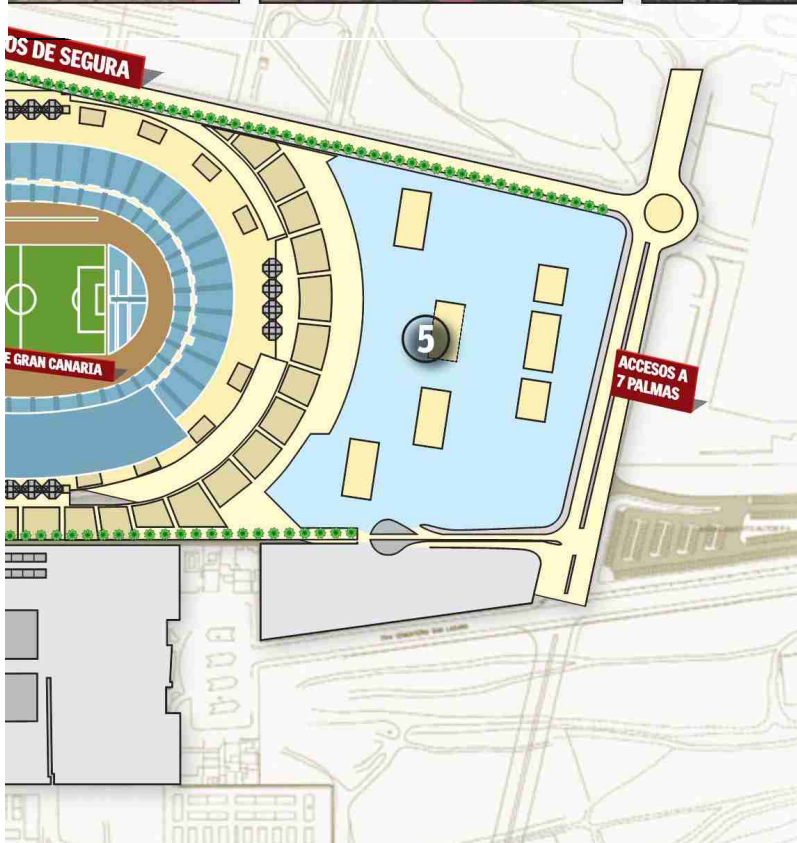
4 TORRES Y LOCALES: En los próximos meses saldrá a concurso el fin de la obra y la explotación del resto de la zona comercial.



5 ROCÓDROMO: Las obras de este espacio multiusos ya han comenzado en la zona norte del Estadio de Gran Canaria.



6 ZONA COMERCIAL: El anillo que rodea la ciudad deportiva también estará destinado para el uso comercial y de ocio.



«La Isla demanda una instalación así»

» El consejero Óscar Hernández pide el apoyo de las fuerzas políticas

A. A. / LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

■ El actual grupo de gobierno del Cabildo insular buscará el apoyo del resto de fuerzas políticas para sacar adelante tanto el ambicioso proyecto del nuevo Palacio de Deportes como el resto de infraestructuras con las que se pretende dotar el solar del Estadio de Gran Canaria. Óscar Hernández, consejero de Deportes del Cabildo, subraya la importancia que tiene para la ciudad y en extensión para toda la Isla, el proyecto ideado para Siete Palmas.

«Necesitamos el apoyo de todas las fuerzas políticas para que el proyecto que se ha ideado tenga el respaldo

suficiente. La ciudad es quien más demanda tiene de nuevas instalaciones deportivas, lógicamente por volumen de población, pero en realidad se trata de unas instalaciones que podrán disfrutar todos los ciudadanos de la Isla. En cuanto al Palacio de Deportes, estamos cerrando con el actual gobierno del ayuntamiento su ubicación exacta junto al estadio», manifestó el dirigente, quien destaca la importancia que tendría para Gran Canaria acoger partidos del Mundial de Baloncesto en 2014. «Si conseguimos ser sede los pla-

zos de la construcción del nuevo pabellón se acortarán y la ciudad acogería un evento de carácter internacional», reconoció.

En cuanto a la explotación comercial de la zona, Hernández admite su intención de que salga a concurso de forma inmediata, no sólo de las oficinas del estadio sino también la posibilidad de crear nuevos locales en junto a las instalaciones de hockey y a los futuros de campos de fútbol en la calle Fondos de Segura.

«La zona comercial del estadio se recogía dentro del proyecto de la Ciudad del Agua, pero como la construcción de una nueva zona de comercio, restauración y oficinas junto al pabellón no está recogido en el planeamiento municipal, vamos a sacar esta separata que sí se contempla para terminarla de forma inmediata. En cuanto a la zona del rocódromo, ya se está

procediendo a su adecuamiento para acoger varios conciertos, pero de cara al año que viene se procederá al asfaltado para dejar un gran espacio para hacer un circuito de karting y pruebas pequeñas de motor, encuentros musicales y otros eventos», aseveró Óscar Hernández.

CENTRO INSULAR. Tras la construcción del nuevo Palacio de Deportes en Siete Palmas, el recinto de la Avenida Marítima se convertirá un centro alternativo para otras actividades deportivas.

POSIBLE SEDE DEL MUNDIAL DE BALONCESTO

Listo para 2014. Las instituciones grancanarias se están movilizando para conseguir financiación y la concesión de sede para acoger partidos del Mundial de Baloncesto en 2014 que España aspira a organizar. De conseguir los apoyos, sobre todo del Consejo Superior de Deportes, se daría un gran empujón a la construcción del Palacio de Deportes.

Contactos iniciados. En declaraciones a este diario, Óscar Hernández, consejero de Deportes del Cabildo de Gran Canaria, admitió que ya se han iniciado contactos con la Federación Española de Baloncesto así como con el Secretario General de la FIBA, Nar Zanolin. «De concedernos la sede el pabellón estaría terminado en tres o cuatro años», manifestó.

JOSÉ MENDOZA

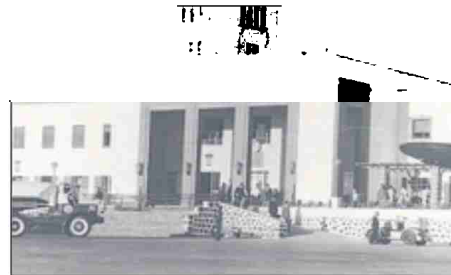


Ampliación del aeropuerto. El primer edificio civil de Gando, que será derribado, data de 1946 » La ampliación de la terminal obliqua a trasladar la de carga » El principal acceso al aeródromo será subterráneo



MÁS APARCAMIENTOS Obras a buen ritmo

Ahora se está trabajando en la ampliación del actual edificio de aparcamientos. Incluirá una planta para guaguas. En las otras dos cabrán 200 coches por nivel.



ANTIGUO EDIFICIO CIVIL Una foto para el recuerdo

La vieja terminal le quita sitio a Gando para aparcar más aviones. Varias asociaciones culturales han iniciado acciones para impedir que al final el edificio sea demolido.



MÁS SITIO PARA MANIOBRAR Los camiones rellenan la isleta de tierra

La foto la facilita AENA. Permite ver las obras que se ejecutan para ampliar la plataforma de aeronaves. Están rellenoando una isleta de tierra que hay junto a una de las pistas.

La vieja terminal caerá al suelo

G.FLORIDO / LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

■ El futuro llama a la puerta de Gando y no parece que haya invitación para la vieja terminal del aeropuerto, la que vio la luz allá por los años 40 del siglo XX, obra del arquitecto Miguel Martín Fernández de la Torre. Su supervivencia choca de lleno con las obras de ampliación del aeródromo, entre otras cosas porque el espacio que hoy ocupa el vetusto edificio, de esbelta y singular fachada, está destinado a ser parte de la superficie en la que se ganará terreno por el Norte para aparcar las aeronaves. Aún no está previsto cuándo será demolido, pero lo cierto es que el proyecto que implicará su derribo lo acaba de sacar a concurso AENA, por lo que, más pronto que tarde, caerá bajo la piqueta de los tractores.

Con su desaparición quedará para el recuerdo la primera terminal que tuvo Gando. Según cuenta Manuel Ramírez, doctor en Historia Contemporánea y capitán del Ejército del Aire, en un artículo publicado en la revista Guía Histórico-Cultural de Telde, el edificio empezó a gestarse en 1940, cuando se acordó convocar un concurso de proyectos para el inmueble del aeropuerto. Se financió con un millón de pesetas que se había recaudado por suscripción pública para otro fin, para la adquisición de un avión, más 690.000 pesetas con las que contribuyó el Ministerio del Aire. Al final fue inaugurado en 1946.

El problema es que pese al valor histórico y arquitectónico que atesoraba, la edificación no está protegida, por lo que AENA ha tomado la determinación de derribarlo en la medida en que precisa de ese espacio

CONEXIONES

ENLACE BAJO LA PISTA

Las obras proyectadas obligan también a redefinir el esquema actual de accesos al aeropuerto. Está previsto que la entrada y salida principal se haga mediante un vial que parte de la GC-1 y que llegará al aeródromo perpendicular a la terminal, pasando por debajo del futuro tercer campo de vuelos.

cio para ganar sitios en donde aparcar los aviones, sobre todo los de clase E, los Airbus 340, que aunque hoy día pueden operar en Gando, no lo hacen en las condiciones óptimas.

LA GC-1 Y LA TERMINAL DE CARGA. No será la única instalación de las ahora existentes que estorban para la puesta al día del que es actualmente el quinto aeropuerto de España. La ampliación de la terminal por el Norte y por el Sur implicará el derribo de la terminal de carga y su traslado bastante más al Sur. También se perderá parte del espacio que hoy queda libre entre la zona de Salidas para los vuelos insulares y el edificio de aparcamientos. La idea del arquitecto Carlos Lamela es ensanchar el vestíbulo de facturación, moviendo la fachada actual unos 15 metros más hacia el Oeste, lo que supondrá perder parte del vial que hoy

discurre por esa zona y acortar los pasadizos peatonales entre la terminal y el parking. Con la nueva obra casi estarán unidos. Los tramos finales de la ampliación de la terminal por ambos extremos serán más estrechos que la parte central. Acabarán en dos especies de diques.

También pasará a mejor vida el actual trazado de la GC-1 a su paso por Gando. Al contrario de lo que se cree, será aprovechada para la tercera pista. Ésta irá ubicada más hacia el Oeste, entre el barrio de Ojos de Garza, que también desaparecerá, y la propia autovía. Puede que sólo se mantenga un tramo, el de la zona Sur, para el acceso al aeropuerto que se habilitará por ese punto. La inutilización de este tramo de la GC-1 obligará a desviarla unos metros antes, a la altura de Ikea. Pasará por detrás del polígono del Goro y enlazará otra vez con Carrizal.

El 7 de abril de 1930 se firmó la Real Orden por la que se dispuso la creación del Aeropuerto Nacional de Gando. Se abría así una de las más importantes puertas al progreso de Gran Canaria.

Si en 1852 el Real Decreto por el que se establecían los Puertos Francos fue acogido con inmenso clamor popular, por ser otra de las puertas que se abrieron al progreso de la isla —incluso el día de la entrada en vigor de este Decreto significativamente salió a la calle el primer periódico de vida estable de la ciudad, que precisamente se denominó *El Porvenir de Canarias*, en 1930 nos encontramos con un conjunto amplio de gran canarios que fueron capaces de mirar mucho más allá de la realidad de su tiempo y percibir la trascendencia y el desarrollo enorme que pronto tendría la aviación comercial, por lo que era imprescindible establecer las bases de un amplio proyecto aeroportuario, rechazando de plano propuestas muy limitadas, aunque muy creíbles y adecuadas para aquellos años iniciales de la aeronáutica, como fueron las de establecer aeródromos en Schamann, Guanarteme o Gáldar. Como



Colaboración. Hay que resaltar, y aún no se ha hecho suficientemente, que el Cabildo fue el verdadero promotor e impulsor del aeropuerto de Gando. ➤ Juan José Laforet - Cronista oficial de Las Palmas de Gran Canaria

Salvemos el viejo aeropuerto

resaltó quien, junto con el presidente del Cabildo Manuel González Martín, fue uno de los preclaros impulsores de este aeropuerto, el abogado Diego Cambreleng Mesa, en una conferencia pronunciada en la Real Sociedad Económica de Amigos del País en 1961, precisamente sobre la trascendencia que el desarrollo de la aviación y el turismo de masas tendrían para la economía insular. «La naturaleza dotó a esta isla de Gran Canaria de dos dones de inestimable valor: La Isleta con su zona de abrigo y Gando». Ambos han sido y son puntos donde la isla ha encontrado su porvenir y donde la historia isleña ha frugado de manera propia y singular, una historia que, en el caso del Aeropuerto de Gando, aún está por escribir con detalle y divulgarse ampliamente; una historia que recoja los enormes esfuerzos que se de-

bieron hacer por muchas personas, por la Junta de Aeropuerto creada en el Cabildo Insular en la década de los treinta del siglo XX —hay que resaltar, y aún no se ha hecho suficientemente, que el Cabildo de Gran Canaria fue el verdadero promotor e impulsor del Aeropuerto en Gando—, que subraye la enorme visión de futuro que se tuvo, la presencia significativa en la isla de vuelos atlánticos pioneros que señalaron a Gran Canaria y a Gando como punto ineludible para el futuro de la navegación aérea.

Símbolo hermoso, palpable y preclaro de toda esta historia es, y como tal debe ser potenciado en el futuro, el edificio de la vieja terminal, de elegante y esbelta fachada, con amplia escalinata, que custodiaban dos perros que, por cierto, desaparecieron hace tiempo, y que tanta significación alcanzó para todos los gran canarios

desde su construcción entre 1944 y 1946, pero en especial tras la llegada de los primeros reactores, cuando se convirtió en una especie de parque temático de la aviación y las familias gustaban de pasar la tarde en sus instalaciones —fue tal la avalancha de público que inclu-

«La vieja terminal debería ser en adelante un elegantísimo pabellón de recepciones oficiales que dé brillo y lustre a Gran Canaria»

so, sino me equivoco, se llegó a poner una pequeña tarifa de entrada a quienes no iban a embarcar—. Este edificio debería ser en adelante tanto una elegantísima terminal de recepciones oficiales, que de brillo y lustre a Gran Canaria ante la mirada del mundo, como un museo sobre la historia de la aviación en la isla, que puedan visitar escolares, asociaciones

y público en general.

Sin embargo, una vez más en Gran Canaria, parece que se da lo que avisa el refrán: «A tu casa vendrá quien te echará», pues un proyecto realizado por importantes arquitectos, cuya valía no discuto, es más de antemano se les agradece cuanto puedan aportar en beneficio de la isla, pero que, desconocedores de esta particular e importantísima historia, en su trabajo para la próxima y necesaria ampliación del aeropuerto arrasan con el viejo y noble terminal representativo de tanta historia gran canaria. Sé que ya la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria se ha dirigido a AENA y a distintas autoridades planteándoles la necesidad de estudiar detenidamente este asunto, que dichas autoridades han acogido este hecho con interés y preocupación, que incluso se ha comentado la posibilidad de trasladar este antiguo y elegante edificio a otro emplazamiento en la misma zona aeroportuaria, pero ahora es necesario que todos los gran canarios se unan para exigir que se salve tan histórico y representativo monumento.



Panorámica de la primera fase de integración del ferrocarril en la ciudad.

JAVIER FERNÁNDEZ

El AVE se elevará sobre Jerez Norte en 2011 y costará 43 millones

Adif ultima el proyecto del subtramo entre el Aeropuerto y esta zona de la ciudad, que contempla cinco viaductos y un paso soterrado a la altura de Hipercor

Francisco Sánchez Múgica / JEREZ

La trama ferroviaria dejará de dividir la zona Norte de Jerez en dos mitades muy pronto. Cinco viaductos y un paso inferior de gran galibo sortearán el subtramo de la nueva línea de Alta Velocidad Sevilla-Cádiz a su paso por Jerez, que se elevará a lo largo de los 6,8 kilómetros que discurren desde la Ciudad del Transporte hasta el viejo y peligroso puente de San José Obrero. Precisamente esta solución, tras años de reivindicaciones vecinales, integrará definitivamente la vía férrea en la ciudad y acabará con las obsoletas pasarelas para el tráfico rodado de San José y Guadalcacín.

Según han expresado fuentes del Administrador de Infraestructuras

Ferrovias (Adif), entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, el subtramo ha entrado en la última fase de redacción del proyecto constructivo y en breve estará listo para ser sometido a supervisión, último trámite de peso antes de la licitación.

Las previsiones que barajan desde la entidad pública, que ha venido trabajando intensamente con el gobierno municipal para perfilar todos los detalles de la ejecución, es que el proyecto de elevación se supervise entre estos meses de verano y pueda ser licitado, por un importe base de unos 43 millones de euros, antes de final de año.

Una vez que las obras se adjudiquen, en torno a los primeros meses del año que viene, los trabajos

Último tramo que queda por licitar

El del Aeropuerto-Jerez Norte es el único subtramo que queda por licitar del nuevo AVE Sevilla-Cádiz, ya que durante el pasado mes de marzo se licitó el tramo El Cuervo-Aeropuerto, que será el segundo aeródromo del país en contar con un apeadero para trenes de Alta Velocidad. Este proyecto, que incluye la duplicación de la vía con electrificación y señalización nueva, fue uno de los compromisos del presidente del Gobierno durante su primera visita institucional al Ayuntamiento de Jerez.

para culminar la integración del ferrocarril en la ciudad estarán finalizados en un plazo máximo de dos años y medio —30 meses—. Es decir, si no ocurren imprevistos de última hora, las obras concluirán en el segundo semestre de 2011. Las mismas fuentes advierten de que el puente de San José Obrero no podrá ser derribado hasta la conclusión de los trabajos, por lo que los vecinos aún deberán esperar todo este tiempo para ver satisfecha su ansiada demanda.

El Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Gobierno del PP no contemplaba que este tramo del ferrocarril fuera elevado. El PP rechazó la Proposición No de Ley que en 2002 presentó el Ayuntamiento en el Congreso.

Idea alavesa en una infraestructura clave

Trakteplan es la favorita para recibir el encargo del proyecto ● Se espera disponer de la obra en esta legislatura

TXEMA G. CRESPO
Vitoria

La sociedad municipal Ensanche 21 encargará hoy, casi con toda seguridad, a la empresa Trakteplan la elaboración del informe técnico que respalde la construcción de la futura estación intermodal de Vitoria. Aunque los técnicos municipales habían apostado por el proyecto presentado por la ingeniería Sener, con 84 puntos sobre 100, entre las siete propuestas a estudio, al final, los ediles presentes en el consejo de Ensanche 21 se decantaron el viernes pasado por la consultora con sede en la capital alavesa, dirigida por Jaime Salom, que quedó muy cerca de la anterior, con 81,2.

Comienza de este modo la cuenta atrás para esta infraestructura que tiene su primer referente en un concurso de ideas para el futuro de la ciudad, convocado por la Cámara de Comercio en 1979. Un año antes de alcanzar la capitalidad de la comunidad autónoma vasca, las instituciones políticas y económicas ya barajaban una estación para autobuses y ferrocarril al norte de Vitoria, pero tendrían que pasar veinte años para que tomara forma aquel proyecto de ciudad futurista.

En 2001, al mismo tiempo que la ingeniería Sener diseña el primer esbozo del trazado del soterramiento del ferrocarril, se concreta que la intermodal quedará ubicada junto al parque de Arriaga, entre las calles Juan de Garay y Portal de Foronda, y la plaza de América Latina.

Y ya por fin, en este final de mayo de 2008, comenzarán los trabajos previos de unas obras

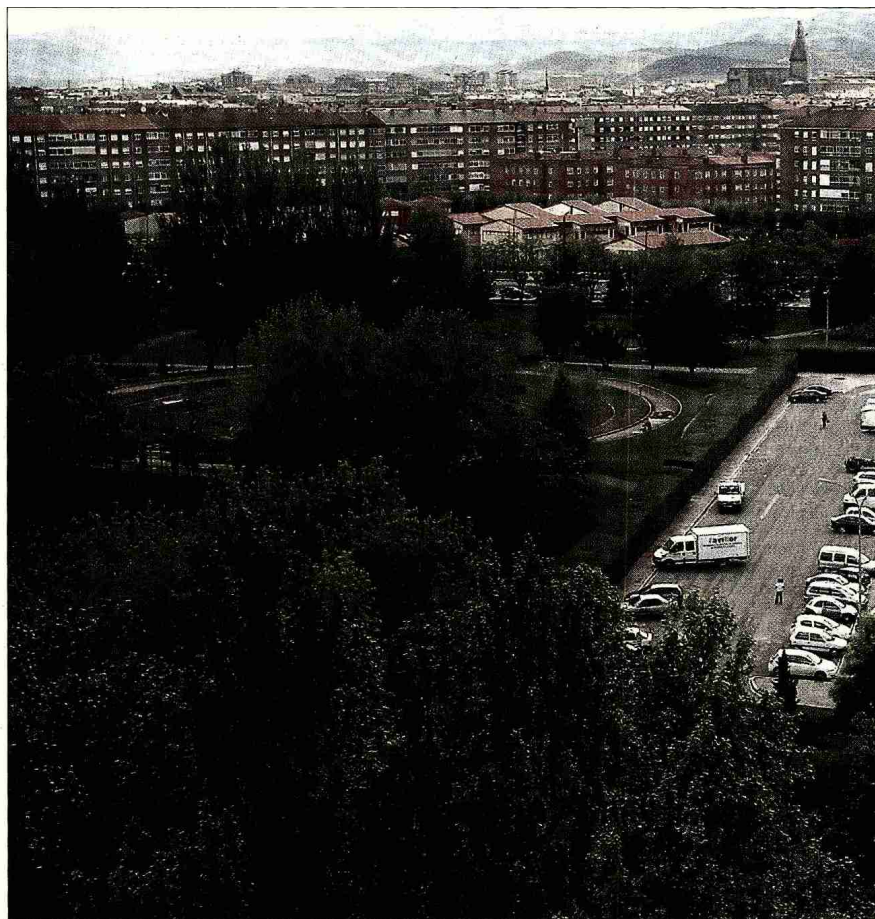
previstas para el año que viene. El equipo de gobierno que dirige el socialista Patxi Lazcoz confía en que antes de que termine su mandato esté en funcionamiento la estación de autobuses y el aparcamiento subterráneo, a la espera de que la terminal de ferrocarril se concrete con la llegada del TAV a la capital vasca. Por fin se podrá cerrar la esta-

Desde hace tres décadas se anhela una estación para el tren y el autobús

La idea es tener un edificio sostenible y el presupuesto llega a los 53,5 millones

ción de autobuses, que se abrió provisionalmente en Los Herran hace catorce años.

La nueva infraestructura ocupará 27.000 metros cuadrados, de los que 5.530 corresponden al actual aparcamiento en superficie, paralelo a Portal de Foronda. Además, se apropiará de unos 7.200 de los 176.400 metros cuadrados del parque de Arriaga, la mayor zona verde de Vitoria. La propuesta de Trakteplan apuesta porque esta intrusión en el pulmón del norte de Vitoria sea lo menos agresiva posible. De este modo, ha establecido que la cubierta del edificio de la estación de autobuses sea ajardinada, con lo que dará la sensación de que la estación se sumerge en el parque.



Reproducción de la idea presentada por Trakteplan para la estación intermodal de Vitoria. / L. RICO

Todos los informes técnicos parten de unas bases comunes. La estación de autocares estará situada junto a la calle Portal de Vitoria, la que sale de la ciudad, mientras que la terminal de ferrocarril se establece contigua en dirección este. Los accesos a los autocares y al tren estarán soterrados mientras que en superficie se establecerá la sala de espera de autobuses y un equipamiento comercial y de servicios.

En la propuesta de Trakteplan se establece que los accesos estén a pie de calle con una zona de esparcimiento luminosa y diáfana que supere la tradicional oscuridad y mala imagen de las terminales de transporte público.

Junto a este espacio, se ubica la edificación de equipamiento que incluye un hotel de unas 150 plazas y un edificio de oficinas, con orientación a que se convier-

tan en sede de organismos institucionales en su mayor parte. Las plantas bajas de este último se convertirán en una galería comercial. Y, ya en los tres sótanos de este bloque de servicios se construirá un aparcamiento de unas 600 plazas. La estructura del conjunto de edificios será continua, sin cambios bruscos en altura, salvo en la torre meridional, la más cercana a la rotonda de América Latina, que ejer-

ALTERNATIVA

Sener apuesta por un edificio al aire libre con protección acústica

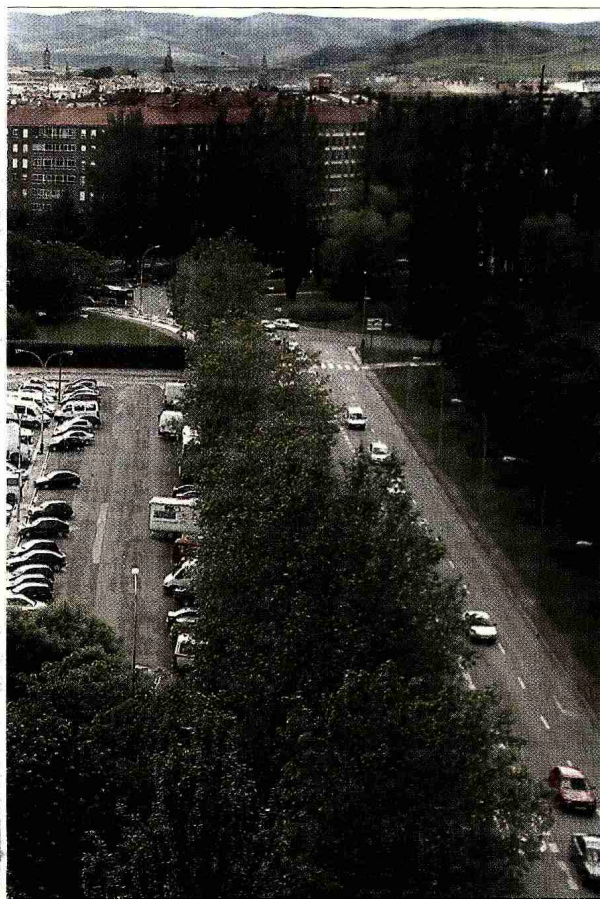
Como el resto de los proyectos, la ingeniería Sener apostaba por la continuidad urbana. Ha venido a ser una constante en las propuestas recibidas por Ensanche 21 para tomar la ansiada decisión final. En el caso de la alternativa sugerida por Sener, las nuevas edificaciones se insertarán en la calle Portal de Foronda sin estridencias. Y, en cuanto a la relación con el parque, en este informe se apuesta porque el conjunto, en lugar de presentarse como una agresión, se convierta, gracias a un diseño permeable, en un acceso a esa gran zona verde. Al mismo tiempo, los edificios ejercen de mecanismos urbanos de defensa de las con-

tinuaciones acústicas de las grandes vías que rodean el parque.

Sener también apuesta por una cubierta vegetal para la estación de autobuses, así como por la iluminación natural con grandes lucernarios en la cubierta de la terminal de autobuses. Y además introduce una variante, en caso de que se quiera ajustar el presupuesto: que la estación se construya en superficie, con las darsenas sólo cubiertas con un complejo de marquesinas. El presupuesto de la estación soterrada alcanza los 16,5 millones de euros, mientras que la alternativa al aire libre se queda en 9,7 millones.



La propuesta de Sener tuvo la puntuación más alta a juicio de los técnicos municipales.



A la espera del soterramiento

El Ayuntamiento confía en que para cuando se inaugure la estación de autobuses, hacia 2011, comiencen las obras del soterramiento del ferrocarril, la gran obra que cambiará el diseño urbano de Vitoria, con un presupuesto de 476 millones. Se prevé que las obras se prolonguen cinco años al menos.

El trazado discurrirá a lo largo de 6,8 kilómetros entre Salburua y Jándiz. El itinerario del tren de viajeros y el de transportes transitarán en dos vías dobles independientes, soterradas, para así cumplir todos los

protocolos de seguridad del transporte de mercancías. La terminal ferroviaria culminará la estación intermodal del parque de Arriaga, con seis vías pasantes, a 17 metros de profundidad.

El soterramiento dejará la zona liberada como un gran cruce de caminos que unirá las cinco zonas de la futura Vitoria: la que enlaza el Centro y sus primeros ensanches del Norte con el Sur, y la que pedirán las dos nuevas áreas de expansión: Salburúa (Este) y Zabalana (Oeste). En fin, un gran boulevard de

tres kilómetros de largo por 30 metros de ancho, con tranvía y carril-bici, que dejará Dato y las calles adyacentes como centro comercial.

Está prevista la construcción de 1.450 viviendas, de las que el 60% serán libres, el 20%, de protección oficial, y el resto, de precio tasado. Además se prevé que 68.000 metros cuadrados se destinen a hoteles, oficinas y espacios comerciales. Este nuevo barrio, vinculado al primer ensanche de Vitoria, contará con un gran parking de 750 plazas en el entorno de la calle Dato.

cerá de hito arquitectónico de esta nueva puerta de Vitoria. Aunque la edificación no ofrezca sobresaltos en altura, sí verá rota su continuidad.

Otra de las características de la propuesta de la consultoría vitoriana es la apuesta por un edificio sostenible, en líneas con las exigencias actuales. En este sentido se enmarcan desde placas solares para generar energía, hasta la recuperación del agua de lluvia para el riego y las ciste-

rinas de los inodoros. Sin olvidar las ciudades cubiertas ajardinadas de los edificios que reducen además el excesivo impacto visual. Además, en el interior se han diseñado unos jardines para que faciliten la consecución de un microclima que permita un ambiente refrescante en el verano. Trakteplan estima que la construcción de esta nueva infraestructura para la capital alavesa tendrá un coste de 53,5 millones de euros.

REACCIONES

La afección de la zona verde, la principal inquietud vecinal

Unos 7.200 metros cuadrados de un parque de 176.400 en la ciudad con mayor número de zonas verde de su entorno no deberían ser motivo de alarma. Pero no todos lo han entendido así en Vitoria. Los vecinos del barrio de Arriaga han mostrado su rechazo a este recorte, que afectará a la tala de 548 árboles, entre ellos, dos secuoyas de 20 metros de altura, además de numerosos arbustos. La asociación Ipar Arriaga ha mostrado su oposición a que la construcción de la intermodal suponga esa agresión y ya han recogido más de 2.000 firmas en contra del proyecto tal y como está diseñado.

El Ayuntamiento ha anunciado que la mayor parte de los árboles se trasplantarán. Ya se ha puesto en marcha la primera fase del proyecto, con 17 de los 31 ejemplares de frondosas; siete de las 14 coníferas y 55 arbustos.

La asociación Ipar Arriaga también se ha mostrado preocupada por el volumen de los nuevos edificios, ya que los pisos frente al parque se vendieron en su día a un precio elevado, con la promesa de que no se iba a edificar enfrente. Una denuncia similar de residentes frente a la nueva plaza de toros obligó al Ayuntamiento a modificar las distancias de las nuevas edificaciones.



Transportes finaliza la reparación de la línea férrea entre Altea y Calpe

El tramo de vía quedó **gravemente dañado por las fuertes lluvias** del pasado mes de octubre

La Generalitat ha gastado **cinco millones** de euros en el arreglo de diez kilómetros

L. V. ALICANTE

La Conselleria de Infraestructuras y Transporte prevé reabrir esta semana al tráfico ferroviario en el tramo de vía comprendido entre las localidades de Altea y Calpe, después de que resultara gravemente dañado en las fuertes precipitaciones registradas el pasado mes de octubre.

El presupuesto de las intervenciones realizadas en este tramo de diez kilómetros asciende a cinco millones de euros, según informaron ayer fuentes de la Generalitat.

El tramo Altea-Calpe es el último de la Línea 9 cuyas obras de reparación estaban pendientes de finalizar, después de res-

tablecerse la circulación ferroviaria entre Calpe y Teulada, también dañada.

Las actuaciones realizadas entre las estaciones de Olla de Altea y Calpe han sido «complejas», según expusieron las citadas fuentes, ya que ha sido necesario habilitar muros de contención de hasta seis metros de altura, abrir viales para maquinaria, reponer balasto y sanear terraplenes, entre otras obras.

Junto a la carretera nacional que conecta Altea y Calpe y a sesenta metros de altura, un equipo de operarios ha trabajado en los últimos meses en la reparación de los desperfectos que provocaron las lluvias de octubre y diciembre de 2007.

De hecho, el deslizamiento de la ladera de una montaña y los posteriores hundimientos y desprendimientos originados por las lluvias «dejaron suspendidas en el aire las vías del tren».

Estos trabajos, que han conllevado la renovación de más de cuatrocientos metros de vía y que han obligado a actuar en cuatro puntos a lo largo de tres kilómetros de vía férrea, posibilitarán evitar los efectos devastadores de las fuertes lluvias gracias a la ubicación de una tela asfáltica que permitirá canalizar las aguas.

Con la reparación del último tramo afectado por las inundaciones abierto, FGV retirará el servicio alternativo de autobuses y ampliará las frecuencias de paso de la Línea 9 que enlaza Dénia con el resto del servicio. De este modo, un tren conectará Benidorm con Dénia cada hora, en vez de cada dos horas, como lo viene haciendo hasta el momento.



Trapagaran baraja desviar el tren por un túnel bajo San Gabriel para eliminar un paso a nivel

ANTE LAS **COMPLICACIONES** QUE PLANTEA EL SOTERRAMIENTO DEL TRAZADO ACTUAL

El avance del PGOU también propone la construcción de una nueva carretera por encima de la vía

AITOR ALONSO

TRAPAGARAN. Cada día, cientos de vehículos y personas cruzan el paso a nivel que separa los barrios de Arkotxa y San Gabriel en Trapagaran. Se trata de un cruce catalogado como peligroso y que está regulado por barreras. La eliminación de este punto negro es uno de los objetivos que se plantea el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de la localidad. Los dos princi-

pales partidos, PSE y PNV, están a favor de soterrar la vía para solucionar el problema. Pero la cercanía de las viviendas y la escarpada orografía obligaría a realizar una obra faraónica que casi descarta por completo su realización. Por eso, los responsables municipales están comenzando a barajar la posibilidad de desviar la línea por un túnel que cruzaría por debajo de San Gabriel.

La primera idea sobre la que han comenzado a trabajar consistiría en empezar a horadar la galería frente al Barranco de modo que los trenes que discurren en dirección Bilbao dibujen una curva hacia la izquierda para pasar bajo San Gabriel y reenganchar con el trazado actual un poco más adelante de la estación de El Valle.

El concejal de Urbanismo, Ernesto Callejones, puntualiza que antes de acudir ante el Ministerio de Fomento para plantear esta actuación "es necesario realizar un proyecto serio para saber si las cotas permiten hacer el túnel, si podría haber alguna afección a las viviendas, cómo puede afectar al desarrollo urbanístico de los pisos forales

e incluso hay que preguntar a los vecinos para ver si están de acuerdo". No obstante, el edil considera que esta propuesta, surgida de las filas del PNV, "no es nada descabellada".

No es para menos teniendo en cuenta las complicaciones que supondría eliminar el paso a nivel soterrando el trazado actual. Según el avance del PGOU sería necesario bajar la cota de la vía siete metros, lo que obligaría a actuar a lo largo de 3,5 kilómetros de la línea férrea Barakaldo-Muskiz para conseguir un descenso tendido de la plataforma férrea con un porcentaje del 1,7%. "Esto obligaría a trabajar desde el ambulatorio de Ortuella hasta la estación de Galindo, lo que hace muy complicado su realización porque, además del importante costo económico, habría que mantener la vía sin circulación durante mucho tiempo", reconoce Gallejones.

No obstante, el avance del planeamiento urbanístico de Trapagaran aún guarda un as en la manga para acabar con este punto negro en caso de que ni el túnel ni el soterramiento se llevaran a cabo. Se trata de un vial que partiría del cruce de la carretera de Barakaldo y que moriría en el sector de las viviendas protegidas de Bizkailur tras cruzar por encima de la vía.

El Ayuntamiento de Trapagaran, de todos modos, ya ha trasladado a Fomento su interés por soterrar el trazado del ferrocarril



CATOIRA

El PP critica a Fomento por no buscar alternativas viables al puente del AVE

REDACCIÓN > CATOIRA

■ El portavoz del PP de Catoira, Marcos Coira manifestó, tras reunirse con los responsables de la Cofradía de Rianxo, que apoya a los marineros en la búsqueda de una alternativa al proyecto de construcción de un puente sobre el Ulla para el tren de alta velocidad. Coira coincidió con los marineros en que el actual diseño del puente

“perjudicará claramente ao sector, tanto polo impacto negativo que terá sobre a flora e a fauna, nun lugar que está incluído na Rede Natura, coma pola ameaza que as columnas suporán para a seguridade na navegación”.

Entre las alternativas que propusieron es junto la playa de Tres Cruces, ya que la opción de los pescadores de ampliar el actual

puente “é inviable polo dano que lle podería causar ao contorno das Torres do Oeste”.

Marcos Coira reiteró sus críticas al Ministerio de Fomento al considerar que “só cambiou o proxecto para aforrar cartos, sen contar co enorme custo que ese cambio supón, no só par o sector mariñeiro, senón tamén para o medio ambiente”.

En este sentido, lamentó que “o Goberno local non está polo labor de contradicir ao central e adoptar unha actitude de total deixadez ante un tema de tanta trascendencia”.

Por otra parte, destaca que el actual proyecto del puente “non conta co estudio de impacto am-

biental, posto que os seus redactores mantiveron o que se elaborou para o deseño inicial de ponte colgante, pero agora a obra é totalmente distinta e, polo tanto, require dun novo informe sobre o que nin o Ministerio nin a Xunta amosa preocupación algunha”.

Durante el transcurso de la reunión que el portavoz municipal del PP mantuvo con miembros de la Cofradía de Rianxo, Marcos Coira se comprometió con los marineros a trasladar el tema al grupo del Partido Popular en el Parlamento de Galicia para contribuir a la consecución de una solución que pueda satisfacer las demandas y las necesidades de todas las partes, sin dañar los intereses de ninguna. El



Marcos Coira, portavoz del PP.

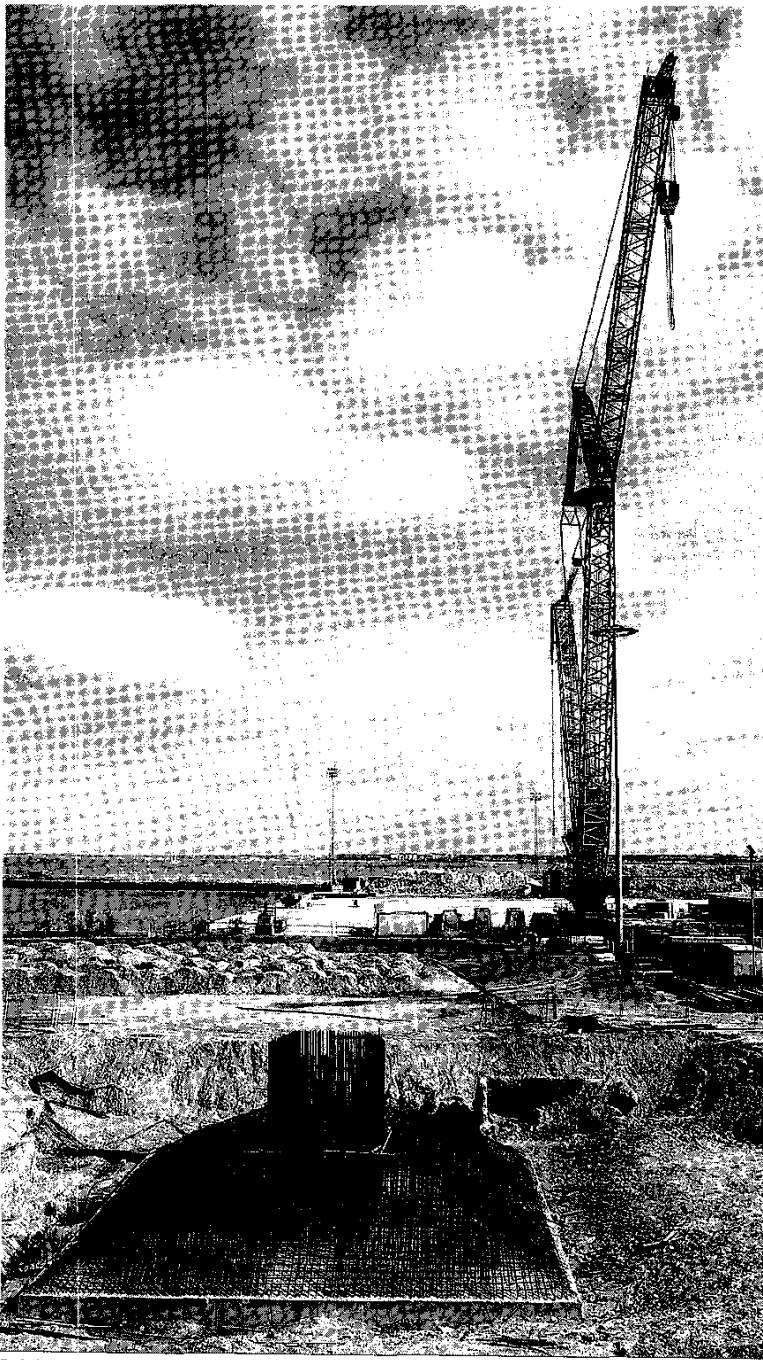
PP local aguarda que entre todas las partes pueda conseguirse un nuevo proyecto para el puente.

En Portada

● Un año de obras en el segundo puente

La Junta estudia llevar el tranvía a Plaza de Sevilla por Astilleros

Cuando se cumple un año desde que comenzaran las obras del puente de La Pepa, la ubicación de las vías por la plataforma y su conexión con Cádiz y Puerto Real son dos de las grandes incógnitas



En la imagen, la magnitud de la base de la pila 14, en el Muelle de la Cabezuela, al descubierto.

Ana de Antonio / CÁDIZ

El tranvía que circulará por el segundo puente sobre la Bahía podría conectar con la estación ferroviaria de Plaza de Sevilla atravesando el barrio de Astilleros. En concreto, los técnicos de la Junta de Andalucía estudian actualmente la viabilidad de que las vías del tren, una vez en el extremo de la capital, se desvíen por detrás del barrio de Astilleros –por el lateral próximo al futuro parque del mismo nombre–, discurran por detrás del nuevo Parque de Bomberos, crucen la carretera industrial y, por último, conecten con la estación de tren de Plaza de Sevilla.

Es una de las posibilidades analizadas por el equipo técnico de la Junta de Andalucía que, una vez confirmado el paso del tranvía por el nuevo puente, debe acopiar este nuevo medio de transporte al proyecto del puente y, evidentemente, a la ciudad.

TRAZADO

El Ministerio de Fomento analiza la posibilidad de que las vías discurran por un lateral del puente

Y es ahora, cuando se cumple un año desde que comenzaron las obras del puente La Pepa, cuando la solución para hacer posible el paso del tranvía por el puente comienza a confeccionarse. La posibilidad de conectar las vías del tren con Plaza de Sevilla a través del barrio de Astilleros es hasta el momento la opción que más interés despierta en la Junta. Sólo la nueva terminal de contenedores en el muelle de Levante del puerto de Cádiz que proyecta la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz podría plantear algún obstáculo.

Además de la conexión con la estación central de trenes, que corresponde a la Junta de Andalucía, el Ministerio de Fomento estudia por su parte la ubicación definitiva de las vías del tren. Después de contemplar la posibilidad de que éstas cruzaran el puente por el centro o por ambos laterales, técnicamente se apunta a que las vías discurrirán por uno de los laterales de la plataforma, en concreto el más próxi-

mo al barrio de Astilleros. Este trazado, junto al posible desvío por el barrio, evitaría que el tranvía interfiriera en el tráfico de la glorieta de Astilleros, en el extremo de la capital.

Una glorieta que desde que la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, presentara el proyecto hace ahora dos años, ha generado cierta polémica en la ciudad. El Ayuntamiento de Cádiz, tras conocer la intención de Fomento de construir un paso inferior bajo la rotonda para conectar la avenida de la Bahía con la de Las Cortes y así aliviar el tráfico que genere la desembocadura del puente, hizo público su rechazo a dicha actuación. Aun así, según Fomento el Ayuntamiento no ha realizado ninguna alegación sobre este asunto.

Según fuentes del Ministerio de Fomento, un año después del inicio de las obras el proyecto del puente “se encuentra ejecutado al 15 por ciento”, un trabajo que se ha concentrado “en todas las cimentaciones de las pilas en tierra y los viaductos del Río San Pedro”. En concreto, los técnicos de Dragados, la empresa constructora responsable de las obras, ha finalizado ya la fase inicial de la construcción del estribo y primera pila del puente, que corresponde al pilotaje. Como ambas estructuras se levantarán en tierra, fue necesaria la construcción de una península.

En el extremo de Puerto Real, en el Muelle de la Cabezuela, los trabajos van algo más adelantados. En concreto, en la pila 13 –una de las dos grandes torres atirantadas, la que se levantará en tierra–, ya se están hormigonando los 56 pilotes que servirán de base para ponerla en pie. Casi al mismo ritmo transcurren los trabajos en el resto de pilas puer torrealeñas. Por su parte, el último tramo de la infraestructura, que conectará el puente con la CA-35, exige una remodelación total del nudo del Río San Pedro. También en este punto han comenzado los trabajos y, según fuentes de la obra, los grandes terraplenes que existen actualmente no serán los definitivos, “son cargas para asentar el terreno”. Por su parte, Dragados ha comprado una gran pontona, de 91 metros de eslora, que se unirá próximamente a los trabajos marítimos.



En Portada

OBRAS EN PLENA BAHÍA El Ministerio de Fomento asegura que el próximo verano comenzarán los trabajos de las pilas en el agua

LA TITULAR La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, afirma que el puente "supondrá un antes y un después para la capital"

PUNTOS CLAVES

Tramo móvil

El anuncio de la Junta de incorporar el tranvía por el puente hizo que la utilidad y viabilidad del tramo móvil se cuestionara. Teniendo en cuenta que la altura del puente respecto al mar es de casi 70 metros y que Fomento no incorporará al tramo móvil el mecanismo necesario para abrirlo -lo hará cuando sea necesario-, varios técnicos estudiaron la posibilidad de eliminar este tramo. Hace unos días, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, despejó las dudas asegurando que se mantendrá.

Nueva canal

La actual canal de la Bahía no coincide con el tramo móvil. Por ello, será cuando sea necesaria la utilización del tramo móvil cuando se drague la nueva canal.

Glorieta de Astilleros

Desde que hace dos años se presentara el proyecto del segundo puente, el Ayuntamiento de Cádiz ha mostrado su rechazo al diseño previsto por Fomento para la glorieta de Astilleros, bajo la cual se construirá un paso inferior que conecte la avenida de la Bahía con la de Las Cortes.

El tranvía por la ciudad

La Junta sabe que el tranvía circulará por el nuevo puente, pero aún no se conoce cómo conectarán las vías del tren con la ciudad, tanto en Cádiz como en Puerto Real. Una de las opciones que más interés despierta para la capital es hacerlo por detrás del barrio de Astilleros y del Parque de Bomberos.

Presupuesto

La adaptación del tablero del puente al paso del tranvía altera el presupuesto inicial para la obra, fijado en casi 300 millones de euros.



Varios de los micropilotes realizados en la pata de Puerto Real. JULIO GONZÁLEZ



Obras del nudo del Río San Pedro, desde donde partirá el puente. JULIO GONZÁLEZ

OPINIÓN

Un puente hacia el siglo XXI

Magdalena Álvarez

Ministra de Fomento



Cuando el puente de La Pepa entre en servicio en septiembre de 2010, se habrá cumplido una de las mayores aspiraciones de los gaditanos: contar con una gran vía de acceso que conecte la capital con la Bahía y que dé respuesta a las necesidades históricas que Cádiz tiene en materia de comunicaciones.

El puente de La Pepa supondrá un antes y un después para la vida de la capital y de toda la Bahía. Acercará a personas y mejorará su calidad de vida; cohesionará territorialmente una parte fundamental de la provincia de Cádiz; será un impulso para el desarrollo y la competitividad de la economía gaditana; y, dadas sus dimensiones, se convertirá en el hito que simbolice la entrada definitiva de Cádiz en el siglo XXI.

La magnitud y el diseño de esta obra de ingeniería será, además, un motivo de orgullo para Andalucía y para el conjunto de España. Desde su puesta en servicio, La Pepa se convertirá en el puente más alto de Europa, con una altura de 69 metros. Tendrá una longitud de 3.157 metros, y contará con tres carriles por calzada. Dispondrá además de un tramo móvil con unos tableros levadizos de los más grandes del mundo.

Al llegar al Ministerio de Fomento era consciente de que esta obra debía solucionar problemas del pasado, y también crear las oportunidades económicas adecuadas para el futuro de Cádiz. Para ello, entendí que era necesario mejorar el planteamiento inicial e ir a una obra más ambiciosa. En definitiva, si hemos casi duplicado el presu-

puesto, pasando de los 150 millones iniciales, a los casi 272,9 definitivos, ha sido para hacer el puente que de verdad se merece la ciudad: un puente de mayores prestaciones que conecte a Cádiz con su propio futuro.

En este sentido, hemos ampliado la longitud del puente en 855 metros (un 37% más) y hemos decidido que tenga un carril más por calzada (antes sólo se preveían 2). Gracias a esa ampliación, por el tercer carril pasará el tranvía, que supone una apuesta por el transporte público no contemplada en el proyecto inicial, en una actuación impulsada por la Junta que se incorporará al futuro puente. Las obras de La Pepa avanzan a buen ritmo: el grado de ejecución alcanza ya el 15%, cumpliendo los plazos previstos.

En reiteradas ocasiones he señalado que detrás de las infraestructuras puede y debe haber ideas. Para quienes nos situamos en una opción de progreso, la función de las infraestructuras es acercar personas, cohesionar territorios y sentar las bases para un desarrollo económico sostenible y capaz de dar oportunidades a todos los ciudadanos. El nuevo puente contribuirá sin duda a todo ello de manera determinante.

Ese mismo impulso hacia la modernidad y el progreso mucho tiene que ver con la Constitución de 1812, La Pepa, cuyo bicentenario celebraremos dentro de cuatro años. Aquel texto no fue sino un puente político que acercó a los españoles entre sí en un proyecto de convivencia democrática. Y Cádiz fue el escenario donde se fraguó aquel espíritu de concordia. De esta manera, con la puesta en servicio del puente de La Pepa en 2010, y la llegada del AVE en 2012 a la ciudad, mirando al futuro, el Gobierno pretende rendir el mejor homenaje a Cádiz y a La Pepa, embrión de nuestro actual sistema democrático y del régimen de libertades que hoy disfrutamos y del que debemos sentirnos plenamente orgullosos.

Las obras en la Bahía comenzarán en verano

Fomento dice se trabajará en las pilas más cercanas a Cádiz y luego en la gran torre atirantada

Ana de Antonio / CÁDIZ

Las pilas que se levantarán en plena Bahía, once en total, comenzarán a construirse el próximo verano, según el plan de trabajo previsto por Fomento. En primer lugar, indican fuentes del Ministerio, "se realizarán las cimentacio-

nes de las pilas más cercanas a Cádiz, es decir, de la dos a la siete", según Fomento. A continuación se iniciarán los trabajos de una de las pilas más complicadas del puente, la gran torre en mar. Para ello, la empresa Dragados ha comprado una pontona de 91 metros de eslora que hace unos días llegó desde Singapur al puerto de El Puerto de Santa María. Allí permanecerá hasta que comiencen los trabajos de la torre atirantada.

Antes, será necesario construir las placas metálicas que servirán para delimitar en el mar los espacios sobre los que se levantarán las torres. Los trabajos en el mar exigirán un importante aumento en el número de trabajadores, entre ellos varios buzos. Así, el Ministerio de Fomento asegura que durante 2009 se llevarán a cabo "las cimentaciones y parte de los alzados de las pilas del mar". A lo largo del próximo año también se

realizarán las estructuras del enlace del Río San Pedro -que cambiará radicalmente-, y se ejecutará el tablero del viaducto previsto para el Muelle de la Cabezueta, que comprende desde la pila 15 hasta el segundo estribo del puente, próximo a la depuradora de Puerto Real.

Durante el último año, en el que Fomento ha actuado al mismo tiempo tanto en el extremo de Cádiz capital como en el Muelle

de la Cabezueta y en el nudo del Río San Pedro, el balance indica que uno de los trabajos más complicados ha sido la realización de los pilotes en lugares tan cercanos al mar, donde el nivel freático es elevado. Para los próximos meses, la mayor dificultad se presentará una vez arranquen los trabajos en el mar.

El prestigioso ingeniero naviero Javier Manterola es el autor del proyecto del segundo puente. Según la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, será el más alto largo de España y el más alto de Europa.



INFRAESTRUCTURAS

El Consell sólo ha licitado el 22% de las carreteras que asumió en el plan de 2005

La Generalitat se comprometió a gastar 448 millones hasta 2010 en Alicante en un protocolo con Fomento pero apenas ha invertido 120 millones en tres obras

J. E. M.

Tres años después de la firma del protocolo de carreteras entre el Gobierno y la Generalitat para el periodo 2005-2010, el Consell apenas ha licitado la quinta parte de sus compromisos para la provincia de Alicante, según los datos oficiales del Ministerio de Fomento. De los 448 millones que debe invertir el Ejecutivo autonómico para un total de 11 actuaciones, tan sólo se han puesto en marcha tres obras: eje Orihuela-Torre vieja, ampliación de la avenida de Dénia y tramo Lo Morant-Universidad de la Vía Parque de Alicante. Por contraposición, el PSPV destaca que el Gobierno ha licitado ya el 57% de las 14 actuaciones que tiene comprometidas. El portavoz de Infraestructuras de los socialistas en las Cortes Valencianas, Antonio Godoy, cargó las tintas contra «los reiterados incumplimientos» del Consell, al que acusó además de «engordar los presupuestos y endosar a futuros gobiernos» la deuda de capital e intereses por recurrir al sistema de pago aplazado en las pocas actuaciones que ha puesto en marcha.

Hace ya más de tres años, el 11 de abril de 2005, el presidente de la Generalitat, Francisco Camps, y la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, firmaron en Valencia un protocolo de carreteras por un montante global de 2.300 millones de euros para el conjunto de la Co-

munidad, el de mayor cuantía en la historia de las infraestructuras de las tres provincias. Para la de Alicante, la Generalitat se comprometió a ejecutar un total de 11 actuaciones por un importe total de 448 millones. Treinta y siete meses después aún no hay noticia sobre ocho de esas obras, entre ellas algunas de la importancia del tramo Elda-Aspe, del eje del Vinalopó, de la autovía Novelda-Agost-Alicante y del eje Orihuela-Guardamar. Las otras cinco actuaciones aún pendientes son la ampliación de la CV-81 en el tramo Villena-Muro, el acondicionamiento de la CV-840 entre Algueña y Novelda, la carretera Elche-Santa Pola, la ronda de Crevillent, el eje Orihuela-Guardamar y la ronda sudoeste de San Miguel de Salinas.

Godoy explicó que la inversión del Consell en las tres obras licitadas en la provincia es de 119 millones, la cuarta parte de la cifra global comprometida. «Por el contrario», continuó, «el Gobierno ha licitado ocho de sus 14 actuaciones, lo que supone el 57% del total con una inversión de 378,2 millones, el 78% de los 483 millones para el periodo 2005-2010». Entre las obras en ejecución con cargo a los Presupuestos del Estado figuran tres tramos de la A-7 Ibi-Albaida entre Cocentaina y Muro, Muro y Puerto de Albaida e Ibi-Barranco de la Batalla. En cuanto a actuaciones licitadas, destacan la Ronda

OBRAS COMPROMETIDAS POR LA GENERALITAT VALENCIANA		
OBRA	PRESUPUESTO ESTIMADO Millones de euros	SITUACIÓN ACTUAL
Avenida de Dénia	25,00 (Adj 30,9)	En ejecución. Con ayuda del Estado
Ampliación CV-81. Tramo Villena-Muro	20,00	Sin licitar
Eje del Vinalopó. Tramo Elda-Aspe	37,08	Sin licitar
Autovía Novelda-Agost-Alicante	75,30	Sin licitar
Acondicionamiento Algueña-Novelda (CV 840)	38,53	Sin licitar
Vía Parque Alicante	44,54 (Adj 5,6)	Licitado el 04.05.07. Contrato de pago aplazado
Elche-Santa Pola	21,04	Sin licitar
Ronda de Crevillent	9,60	Sin licitar
Eje Orihuela-Guardamar (CV-91)	84,00	Sin licitar
Eje Orihuela-Torre vieja (CV-91)	89,00	Adjudicado en oct. 2007 Concesión con peaje en sombra
Ronda Sudoeste de San Miguel de Salinas	3,91	Sin licitar
TOTAL	448,0	Fuente: Datos del Ministerio de Fomento

Sur de Elche en la N-332, la variante de Benissa en la misma Nacional y un tramo de la autovía Cieza-La Font de la Figuera comprendido entre la actual autovía de Madrid y la A-35. Con todo, el Gobierno también tiene pendiente de estudiar una obra de especial dificultad como es la duplicación de la carretera de la costa, la N-332, entre Santa Pola y El Altet.

El PP reclama autovías

Mientras, el portavoz adjunto del PP en las Cortes, Antonio Clemente, exige al Gobierno que tra-

baje esta legislatura para «sacar del vagón de cola a la Comunitat en construcción de autovías». A su juicio, el Gobierno «no puede ni debe consentir» que la Comunitat «pierda su potencial» por no mejorar sus infraestructuras, por lo que demanda que intensifique sus esfuerzos. Como actuaciones prioritarias, Clemente insiste en la necesidad de transformar en autovía la N-332 entre Sueca y Alicante, acabar el eje transversal entre la Comunidad y Extremadura y estudiar la construcción de una nueva autopista Valencia-Madrid.



OBRA PÚBLICA MEJORA LA TRAVESÍA DE ESTA CARRETERA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE ARJONILLA

Siete millones de euros para la A-6176

D. S. ■ JAÉN
Las obras de la variante A-6176 del término municipal de Arjonilla contarán con una inversión de 6,8 millones de euros por parte de la Consejería de Obras Públicas. La ejecución cuenta con un plazo de veintiséis meses y tiene una longitud de seis kilómetros. El nuevo tramo aliviará el tráfico a su paso por el municipio, lo que permitirá acondicionar la actual travesía a una función más urbana. El de-

legado de Obras Públicas en funciones, Rafael Valdivielso, visitó las obras junto al alcalde arjonillero, Miguel Zafra, y destacó que las entradas al municipio antes de la intervención se encontraban en "muy mal estado", con una iluminación escasa y con lámparas de poca potencia. "Gracias a las obras se embellecerá la vía y sus aledaños, además de mejorar su seguridad y poner a disposición de la ciudadanía nuevos espacios

para el ocio y el esparcimiento", asegura el Rafael Valdivielso.

El delegado detalló que, entre los trabajos previstos, se encuentran el ajardinamiento y el alumbrado de un espacio público que se acondicionará con mobiliario urbano en la entrada al municipio por Arjona (margen derecha de la carretera) y el acondicionamiento del terreno en el acceso desde Marmolejo (margen izquierda de la A-6176) para cons-

truir un parque con jardines, en el que se dejará un carril central para la circulación de los viandantes, la dotación de una zona para juegos infantiles, así como la instalación de alumbrado público y de mobiliario urbano. Otras intervenciones consistirán en la colocación de la red de riego en la entrada por Marmolejo, bordillos para separar la zona ajardinada de la peatonal y una barandilla en la travesía.



La Comunidad invierte en cinco meses 153 millones de euros en obra pública

La medida forma parte del **Plan de Dinamización de la Economía** que lanzó el Ejecutivo regional

EP MURCIA

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes ha autorizado un gasto en los cinco primeros meses del año de 153 millones de euros, del total de 169,7 millones del capítulo VI para

inversiones de su presupuesto, que se están licitando en obra pública, lo que supone un 90,5%, siendo éste uno de los objetivos marcados por el Gobierno regional para acelerar la contratación de obra pública y que también forma parte del Plan de Medidas

Extraordinarias para la Dinamización Económica. De esta forma, con fecha 15 de mayo de 2008, el volumen de gastos autorizados crece un 33,7 por ciento en relación con el mismo periodo de 2007, fecha en la que de un total de 136 millones presupuestados, se habían autorizado 114,8 millones de euros, según fuentes de la Comunidad.

Estos datos de inversión, cerrándolos sólo al primer trimestre del año 2008, sin contar abril y mayo, varían levemente puesto que en esos tres meses se autorizaron 131 millones de euros, del total de 169,7 millones de inversión de la Consejería. De esta forma, el volumen de gastos autorizados creció un 19% en relación al primer trimestre de 2007, fecha

en la que de un total de 136 millones presupuestados, se habían autorizado 110 millones de euros.

El peso más importante de las inversiones de la Consejería residen en la Dirección General de Transportes y Carreteras, que durante el primer trimestre de 2008 ya tenía autorizados 130,7 millones de euros en proyectos tan significativos como la autovía Alhama-Campo de Cartagena o la autovía Zeneta-San Javier. Y durante los meses de abril y lo que va de mayo se han autorizado inversiones por importe de otros 21 millones de euros en este departamento. Asimismo, en lo que va de año se han licitado 31 actuaciones, de las que ya están adjudicadas 15 y el resto estarán adjudicadas en los próximos 15 días.

INCA ● PRIMEROS FRUTOS DEL PACTO DE ALCALDES PARA MEJORAR LA INSTALACIÓN

El municipio construirá un paseo peatonal hasta el hospital

Se pretende reducir la elevada peligrosidad del acceso a pie y descongestionar el aparcamiento

PEP CÓRCOLES. Inca.

El Ayuntamiento de Inca construirá un paseo peatonal provisional desde el casco urbano hasta el Hospital Comarcal. Se trata del primer fruto positivo de la plataforma de alcaldes creada hace unos dos meses para debatir propuestas que mejoren la instalación sanitaria.

El alcalde de Inca, Pere Rotger, se ha comprometido con sus colegas a que en 2009 incluirá una partida presupuestaria para construir "una acera amplia y segura en un lateral del camino viejo de Llubí". De esta forma se conseguiría evitar el gran peligro que entraña en la actualidad intentar acceder al hospital andando. Pero la iniciativa tiene una doble finalidad. La segunda es descongestionar el aparcamiento, que en la actualidad se muestra claramente insuficiente.

La plataforma de alcaldes destaca en su informe que si se pudiera acceder al centro sanitario a pie mucha gente podría aparcar en el casco urbano y se evitaría el colapso del reducido estacionamiento. Rotger agrega además que "seguramente mucha gente de las barriadas próximas al hospital también accedería a pie".

El acuerdo

Para construir este paseo se ha hecho necesario negociar un acuerdo con varios propietarios de fincas vecinas al camino. En la actualidad es suelo rústico pero se ha recogido como urbanizable sobre el nuevo PGOU, que aún no está aprobado. Bartomeu Seguí, concejal de Urbanismo, manifiesta que "se ha llegado a un acuerdo por el que los vecinos cederán el uso de unos metros para hacer este paseo con el compromiso de que no perderán la propiedad cuando la zona se urbanice".

El camino viejo de Llubí es en la actualidad un acceso muy peligroso porque no tiene aceras y sí un respetable tráfico de vehículos. Además de eso, para llegar al hos-



El aparcamiento es pequeño y es frecuente que se colapse durante muchas horas. FOTO: P. C.

LOS DATOS

Petición para potenciar los PACs

Los municipios de la comarca sanitaria de Inca coinciden unánimemente en aconsejar a Ib-Salut que "lo más importante para descolapsar el área de Urgencias del hospital es potenciar los Puntos de Atención Continuada (PACs) de la zona". Para ello, en las conclusiones de la asamblea de alcaldes, piden campañas informativas para orientar a los usuarios sobre los casos que requieren acudir al hospital y en qué situaciones es mejor ir al PAC para no saturar Urgencias. Piden también que se incremente el personal en los PACs y que se aumenten las horas de atención al público en las unidades básicas de salud de Selva, Caimari, Moscarí, Biniamar, Lloseta, Llubí, Mancor, Campanet, Santa Margalida y María de la Salut. Los alcaldes puntualizan también que sería necesario reforzar la asistencia pediátrica a nivel general. Inciden, por otra parte, en la necesidad de acelerar el proceso de construcción de un segundo centro de salud en Inca. El alcalde de esta ciudad, Pere Rotger, afirma al respecto que el consistorio "ha hecho entrega ya de un solar de la barriada de so n' Amonda a la conselleria para que en un plazo breve de tiempo pueda comenzar las obras".

pital hay que cruzar un vial que comunica las carreteras de Llubí y Sineu. Este otro peligro se resolverá con la instalación de bandas reductoras en el mencionado vial y un paso de peatones regulado por semáforos

Autobuses

El organizador de la plataforma de alcaldes fue el sindicato Stei-i. La organización sindical se ha encargado de negociar otras propuestas de los municipios con la conselleria de Movilidad. Las peticiones formuladas son: la ampliación del servicio de bus lanzadera entre el hospital y la estación a los festivos y fines de semana; una parada de los autocares de línea junto al hospital y que las frecuencias de bus sean cada 10 minutos.



BEATRIZ CORRAL VITORIA

Seis de cada diez kilómetros de la red viaria alavesa se modernizarán a lo largo de los próximos siete años. Las Juntas Generales dieron ayer el visto bueno a la revisión del Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA), que prevé invertir 610 millones para mejorar 900 kilómetros. El proyecto sirve también para reajustar y actualizar las previsiones en obras públicas que definía el documento inicial, que entró en vigor en 1998 con una perspectiva inicial de doce años.

El importante documento, que debe ratificarse en el pleno para hacerse efectivo, contó ayer con el respaldo del PP, PSE, PNV y EA, quienes durante la comisión de Obras Públicas y Transportes rechazaron la enmienda a la totalidad presentada por Ezker Batua, que tuvo el apoyo de ANV. Para la junta de EB, Nerea Gálvez, el plan «prioriza el vehículo privado y deja en segundo término la comunicación interna en el territorio, cuando debiera concienciar más sobre el transporte público y sostenible y un uso racional del coche».

Sus argumentos fueron rebatidos por el PNV y el PP. «El coche existe y ese debate es distinto al de cuidar y conservar las carreteras», valoró el jeltzale José Luis Letona. El popular Santiago Abascal recordó que «hoy las carreteras se hacen con criterios de medio ambiente y de seguridad. Si no se arreglan y amplían, no puede haber buen transporte público».

El proyecto marca 328 actuaciones, entre ellas algunas fundamentales como el desdoblamiento de la A-625 entre Llodio y Amurrio o la mejora de los puer-

Las Juntas dan vía libre al plan de carreteras, que permitirá modernizar 900 kilómetros

El proyecto, que aún debe aprobarse en pleno, prevé una inversión de 610 millones de euros

Se plantean realizar 328 intervenciones hasta 2015



PLAN. Desdoblamiento de la carretera A-625 entre Llodio y Amurrio es una de las prioridades. / JOSÉ MONTES

tos de Opakua, Herrera o Cruce. También se prevén amplias mejoras en la carretera de La Rioja, en el eje de Nanclores a Espejo, la A-240 a su paso por Legutiano y hasta el límite con Vizcaya o la A-104 a la salida de Vitoria.

Retrasos

En este paquete de actuaciones prioritarias, que buscan «un mayor equilibrio» territorial, se le concede «especial protagonismo» a la red de carreteras secundarias. Se reformarán más de 400 kilómetros. También se contempla la ejecución de cinco nuevas variantes en Laguardia, Labastida, Yécora, Moreda y Pobes.

Pero en el debate ayer de Juntas no se habló sólo de asfalto y baches. El PNV no quiso pasar de largo la ocasión para recordar al PP, que gobernó en minoría la Diputación las dos legislaturas pasadas, que la revisión de este documento vital para la puesta a punto de las carreteras estaba pendiente desde 2003. Abascal le replicó que «también el PNV ha tardado casi un año en hacerlo».

EL PLAN

- **Estado:** Falta que reciba el visto bueno en el pleno de las Juntas.
- **Inversión:** 610 millones.
- **Actuaciones:** 328 para mejorar casi 900 kilómetros de la red viaria alavesa hasta 2015.
- **Mejoras:** La A-625 entre Llodio y Amurrio, la A-240 en Legutiano o la A-104 a la salida de Vitoria son algunas de las prioritarias.
- **Equilibrio territorial:** Se mejorarán 400 kilómetros de carreteras secundarias.

REUNIÓN DE LA COMISIÓN EJECUTIVA

El Consorcio ve factible integrar los restos romanos en la estación del AVE

● Considera que se podrían recuperar unos restos que ahora están dispersos

● No descarta que si se lleva a cabo una excavación aparezcan más yacimientos

CÉSAR PEGUERO
peguero@extremadura.elperiodico.com
MEHUA

La comisión ejecutiva del Consorcio de la Ciudad Monumental considera viable la construcción de la estación del AVE, junto al parking del recinto ferial, con la integración de los restos arqueológicos que hay en la zona, ya que estos no supondrían un obstáculo.

Así lo afirmó ayer la directora general de Patrimonio Cultural y presidenta de la Comisión, Esperanza Díaz, quien subrayó que, tras estudiar el proyecto del ayuntamiento, se pronuncian sobre la viabilidad de integrar los restos arqueológicos en la estación, y no sobre el lugar elegido.

VILLA RURAL // Los restos arqueológicos que hay en la zona son el puente romano de la alcantarilla y algunos cimientos



►► Puente romano de la alcantarilla, que se integraría en la estación al desplazarse las vías hacia arriba.

de dos mausoleos y una villa rural, aunque podrían aparecer más si se excava en la zona.

Díaz indicó que con la estación en este lugar, "podríamos recuperar estos restos, que ahora están dispersos, e integrarlos en la estación", ya que la vía del

AVE irá más arriba por donde pasa la actual.

Con este informe, se da un balón de oxígeno al ayuntamiento en las negociaciones con el Ministerio de Fomento, que teme que los restos arqueológicos puedan paralizar las obras de la

futura estación del AVE una vez que estén en marcha, por lo que propuso desplazar la estación unos 300 metros en dirección al puente de la autovía A-5 para evitarlos.

Por su parte, el alcalde Ángel Calle, defiende el lugar elegido

Entre el puente Lusitania y el romano se podrá navegar en barca

►► Entre las propuestas aprobadas ayer por el Consorcio de la Ciudad Monumental destaca el permiso dado a una empresa para que puedan pasar barcas por el río Guadiana entre el puente Lusitania y el puente romano.

►► Además, se aprobó una normativa, que aglutina las existentes hasta ahora, para regular las excavaciones gestionadas por el Consorcio.

►► También se dio vía libre a la obra que se lleva a cabo en el antiguo hemiciclo de la Asamblea para subir la cota del piso, pero colocando un cristal que deje ver el mosaico romano encontrado.

por el ayuntamiento, a la altura del recinto ferial, porque considera que los restos que hay se pueden integrar, como se ha hecho en otras ocasiones en edificios y espacios abiertos de la ciudad, y daría "más caché" a la estación. =



LOS PRIMEROS DOCE MESES DE LA NUEVA LEGISLATURA, A ANÁLISIS

Las ciudades extremeñas avanzan en su trabajo con la Junta y en infraestructuras

Las obras, en marcha en unos casos y proyectadas en otros, son prioritarias para los 7 principales ayuntamientos

El Consejo de Grandes Ciudades ha dado sus primeros pasos pero con tímidos avances en lo relativo al ocio

LIBRAVO
region@extremadura.elperiodico.com
CÁCERES

El martes próximo se cumple un año de las elecciones municipales del 27-M, que marcaron las nuevas políticas locales en Extremadura. Los primeros doce meses de la legislatura han estado marcados en las siete mayores ciudades, principalmente y en mayor o menor medida, por el diálogo, tanto institucional como social, y la negociación de proyectos de infraestructura. A todos los alcaldes preocupa conseguir grandes obras y mejoras para sus respectivas ciudades, y para ello se acercan a las instituciones; así como también el bienestar de sus vecinos, por lo que intensifican sus contactos con agrupaciones y colectivos.

Y también ha sido un primer año de legislatura marcado por la constitución del Consejo de Grandes Ciudades, un nuevo órgano con un objetivo fundamental: "garantizar la transparencia". Lo indicaba así a finales de julio el presidente de la Junta, Guillermo Fernández Vara, con el convencimiento de que conseguir su fin, "puesto que reunir en una misma convocatoria al presidente de la Junta y los siete alcaldes evitará que se tenga la tentación de pensar que uno puede primar más o menos a la ciudad con cuyo alcalde se comparte militancia política".

Se constituyó, comenzó a andar y dio su primer paso operativo. Fue la reunión, la primera y única hasta ahora, que el Consejo de Grandes Ciudades celebró el 19 de noviembre, y en la que se lograban acuerdos y avances de colaboración en materia de dotaciones de infraestructuras sanitarias, educativas y de barrios. Su nuevo paso ya se prepara. En abril pasado se anunciaba que su segundo encuentro se celebrará el próximo mes de junio, así como que será el botellón el tema monográfico sobre el que girará el debate del mismo.

Este nuevo órgano puede apreciarse como un caminar conjunto hacia proyectos o realidades



► José Antonio Monago, Ángel Calle, Miguel Celadrán, Carmen Heras, Guillermo Fernández Vara, Mariano Gallego, Elia Blanco, José María Ramírez y Miguel Ángel Gallardo el pasado 19 de noviembre en Badajoz, durante el Consejo de Grandes Ciudades de Extremadura.

que a todas las grandes ciudades de la comunidad les son comunes, pero ninguna olvida tomar también sus propios caminos hacia metas más cercanas, aquellas que les benefician de forma directa en obras, infraestructuras...

CASO A CASO // Para Badajoz ha sido un año de cambios, al tiempo que de acuerdos en asuntos que permanecían estancados; y también el año de la aprobación del nuevo Plan General Municipal. Pero no todo ha sido ágil, pues los presupuestos se aprobaron con seis meses de retraso, y hay asuntos cotidianos, como la limpieza, aún sin resolver. Y no se puede olvidar, al hablar del primer año de esta legislatura, un hecho claro: las relaciones entre el ayuntamiento y la Junta —tradicionalmente malas— parece que han cambiado, aunque

para el alcalde esto aún no se haya traducido en nada.

En Cáceres, la alcaldesa, Carmen Heras, considera que en estos 11 meses se han puesto los cimientos de lo que será la legislatura, un trabajo soterrado, "que no se ve tanto", pero que considera fundamental para poner las bases de lo que se hará en los meses siguientes. En estos once meses en Cáceres se ha determinado donde se construirán los aparcamientos de la legislatura, se han actualizado ordenanzas y reglamentos y se ha trabajado en una nueva política económica, aunque faltan por cerrar cuestiones fundamentales como el nuevo plan de urbanismo o, más recientemente, tomar la decisión sobre la ubicación de la futura estación del AVE.

En el caso de Mérida el camino propio que ha decidido to-

mar en este primer año de la nueva legislatura ha estado marcado por la recuperación del diálogo institucional, especialmente con la Junta, lo que le ha permitido concretar proyectos, como la construcción de dos centros sociales, un nuevo centro de salud, una guardería infantil, la red de saneamiento en Proserpina..., que necesitaban de ayuda externa. Y también el diálogo social, reflejado, por ejemplo, en la elaboración de los primeros presupuestos municipales participativos, pues han contado con aportaciones de las asociaciones de vecinos.

En Plasencia este ha sido un año únicamente de negociaciones para obras e infraestructuras, como la construcción de dos parkings, dos nuevos colegios, otro centro de salud... Lo que sí se ha hecho realidad en este primer año de legislatura ha sido la

esperada residencia para enfermos de alzhéimer y la factoría joven, ambas ya inauguradas; y un logro, fijar por el Jurado Provincial de Expropiación los terrenos de las huertas de la Isla para trasladar la nueva edificación del colegio Alfonso VIII.

Continuidad en la política municipal, una prolongación de los últimos 4 años, es lo que de momento se refleja en la "popular" Don Benito, que mantiene su ejecución de proyectos; y un año de gestiones que han posibilitado consecuciones, como contar con los terrenos para el feriado o un palacio de congresos, es lo vivido en su vecina Villanueva.

Y un año de inauguraciones de proyectos que se pusieron en marcha en ejercicios anteriores como el centro de salud o la circonvención, ha sido el titular del año en Almendralejo. ■



Tema del día

SÁBADO
24 DE MAYO DEL 2008 **el Periódico Extremadura 3**

Un año de gobierno municipal ► Las dos capitales de provincia

BADAJOS

Impulso a proyectos y problemas cotidianos

**ASCENSIÓN
M. ROMASANTA**

Periodista en Badajoz



En Badajoz las elecciones de hace un año no marcan un antes y un después, pues ésta es la cuarta legislatura con mayoría absoluta del PP. Pero los cambios en el gobierno y la despedida de los concejales fuertes Alejandro Ramírez del Molino y Cristina Herrera, han coincidido con acuerdos en asuntos que permanecían estancados. Por ejemplo: la agilización del edificio emblemático de Caja Badajoz, la recuperación del Guadiana, o la cesión de suelo para los colegios de Llera y Las Vaguadas y el Palacio de Justicia. Este ha sido el año de la aprobación del nuevo Plan General Municipal, el convenio con Rodamco para hacer un centro comercial en la antigua Hering y del proceso del derribo de Bibliotecología, de momento suspendido.

Mirando un año atrás, el alcalde dice haber acertado con las incorporaciones a su equipo y se muestra optimista ante el futuro. "Ha sido un año de proyectos, de cumplir promesas electorales y de acuerdos con las administraciones", para llevar agua potable a Alvarado, rehabilitar la Alcazaba y la Plataforma Logística. Miguel Celdrán destaca actuaciones como la nueva web municipal, las áreas wifi o la adjudicación de la TV por internet, en cuanto a nuevas tecnologías y, en materia de movilidad sostenible: aparcamientos para motos, carril-bus, "tolerancia cero" con los infractores y los proyectos de parkings subterráneos en Sinfoniano Madroñero y San Roque.

En otro ámbito, Badajoz celebra el bicentenario de la Guerra de Independencia. En junio se inaugurará una escultura de Manuel Godoy y se gestiona la traída de sus restos desde París.

Cola ha traído la reorganización de los mercadillos, cuyo traslado está decidido, pero pendiente aún. La construcción del parque de bomberos está en su última fase y se negocia con varias empresas hacer cen-

tros deportivos en la margen derecha y San Roque. Además, está prevista la nueva comisaría de la Policía Local en Valdepasillas. Pendiente quedan los túneles de la autopista, cuyos proyectos el ayuntamiento presentará al Gobierno.

Pero no todo ha sido ágil. Los presupuestos se aprobaron con seis meses de retraso, si bien, según el PP, son los mayores de la historia (140 millones), de los que 39,5 son para inversiones. Para el portavoz socialista, Francisco Muñoz, estas cuentas "tienen los pies de barro" por depender de la venta de patrimonio, aún por cerrar. Asuntos cotidianos sin resolver son la limpieza, cuya privatización anunció el alcalde pero no figura en el presupuesto. Tampoco se ha resuelto la del matadero municipal. Según los socialistas, Badajoz "tiene los problemas que tenía en lo que afecta a la limpieza o el tráfico, pero acrecentados". "El grupo de gobierno -dice Muñoz- presenta grandes proyectos en los que sobre todo invierten otros, pero no aborda lo básico".

Las relaciones entre el ayuntamiento y la Junta -tradicionalmente malas- parece que "han cambiado", aunque según el al-

► GRANDES PROYECTOS

Luz verde al PGOU y al centro comercial en la antigua Hering

calde, aún no se ha traducido en nada. Muñoz apunta que el gobierno regional "siempre ha tenido una consideración importante" hacia Badajoz, como se aprecia en las entradas a la ciudad (deshabitados en las carreteras de Cáceres y Valverde).

Muñoz resume el año como "fiasco" porque, el PP "no será el que nació con la legislación", en referencia a los cambios anunciados tras la decisión de José Antonio Monago de ir al Senado. El concejal de IU Manuel Sosa cree que este año se ha caracterizado por la "crisis del PP" agudizada por "la margarita de Monago". Para él, Monago y Celdrán "jugaban a la sucesión" hasta marzo y Monago llevó una "actividad frenética" pero a raíz del "desencuentro", el alcalde "está condenado a acabar la legislación".

CÁCERES

Las bases de la legislatura y la imagen de paralización

**JOSÉ LUIS
BERMEJO**

Periodista en Cáceres



La alcaldesa cacereña, Carmen Heras, valoró ayer los once meses transcurridos desde su toma de posesión como un periodo en el que se han puesto las bases de lo que serán los objetivos de la legislatura. Utilizó un símil: "Para tener un edificio sólido hay que contar con unos buenos cimientos, y en estos meses hemos colocado esos cimientos". El portavoz del grupo municipal del PP, Francisco Javier Castellano, fue más directo y resumió con un solo término lo que para él han sido estos once meses. La palabra que empleó fue "parálisis".

Los dos tienen parte de razón. Es cierto, como asegura Heras, que se están introduciendo cambios que a la larga traerán resultados positivos. Pero también tiene razón Castellano porque la imagen que se da de la gestión del gobierno municipal es la de que no ocurre nada, además de lentitud en la toma de decisiones. Frente a los continuos anuncios de la época de Saponi, aunque algunos nunca llegaron a fructificar, en la de Heras todo va más despacio.

Si se entra a valorar lo realizado en estos meses, hay que destacar los nuevos reglamentos, tanto el orgánico como el de participación ciudadana, y la modificación de la ordenanza del ocio. El reglamento orgánico, que ya está en vigor, no tiene una incidencia directa en el ciudadano, es más de organización interna, pero los otros dos, en tramitación, sí tendrán un efecto directo. El primero por abrir la participación hasta unos niveles que parecen excesivos y que para alcanzarlos se requerirá de más medios e infraestructuras que las actuales, mientras que la ordenanza es un intento para dar soluciones al problema del ocio, que lleva demasiados años sin resolverse.

En política económica se han elaborado unos presupuestos distintos a los anteriores, no tanto como se había anunciado, pero sí con nuevas ideas para el control del

gasto y para lograr que lo que se presupueste se haga, algo que no pasaba, en especial con muchas inversiones que se proyectaban y nunca se ejecutaban. El actual gobierno local hizo de la economía su primer argumento de oposición cuando gobernaba el PP. Sin embargo, aún no se ha presentado el plan económico financiero con medidas para una deuda que en los presupuestos del 2008 se cifraba en 49 millones y que se arrastraba de los ejercicios anteriores, cantidad que no incluía todo lo que se demanda al consistorio de expropiaciones de terrenos, más de 50 millones, algo imposible de asumir salvo con permutas, aunque la situación real y la solución deberán de marcarse en el citado plan.

En infraestructuras, se ha decidido dónde se construirán los aparcamientos (Cánovas, Marrón e Hispanidad), aunque queda un largo proceso. Además resta por determinar dónde se levantaría el centro de ocio, dado los inconvenientes del proyecto del matadero. Por ahora solo se ha constituido la comisión que tomará el acuerdo.

Tampoco hay una decisión sobre el nuevo plan de urbanismo, al menos ya se sabe

► LAS OBRAS

Está claro dónde irán los parkings pero aún queda un largo proceso

lo que debe corregirse para su aprobación, una decisión que, a pesar de las dificultades que implique, debería de tomarse antes de agosto. Y a esto se añade ahora que la Junta le marca al ayuntamiento un plazo para que diga dónde quiere que se ubique la estación del AVE. Otra decisión, con dos grandes alternativas, a tomar en unas semanas, aunque luego, en su valoración por los ministerios de Fomento y Medio Ambiente, se ponga en cuestión.

El gobierno es bipartito (PSOE e IU) con un apoyo externo, de Foro Ciudadano. A pesar de la unión que se les supone, han dado numerosas muestras de desunión, a veces más formal que de contenido, pero cuando esto ha pasado, lo que ha quedado en la opinión pública es la imagen de debilidad.



►► Celdrán conversa con Monago, en plena crisis del PP regional.



►► Heras charla con su 'socio', Pavón, con quien ha discrepado en público.

MÉRIDA

La cooperación y el diálogo aseguran los proyectos

CÉSAR PEGUERO

Periodista



Uno de los aspectos más importantes durante este año de gobierno socialista ha sido la recuperación del diálogo institucional, especialmente con la Junta de Extremadura; y el diálogo social, con las asociaciones de vecinos y las instituciones locales.

Este diálogo ha permitido al alcalde, Ángel Calle, atar proyectos electorales que necesitaban ayuda externa, como la construcción de dos centros sociales, una guardería infantil y un nuevo centro de salud, de la Junta de Extremadura; la red perimetral de saneamiento en el lago de Proserpina (lo prime-

ro que iba a hacer si ganaba las elecciones), que cuenta con el apoyo de la Confederación Hidrográfica del Guadiana; o la remodelación del teatro cine María Luisa, subvencionado por el Gobierno de la nación.

Además, han cumplido con la promesa de elaborar los primeros presupuestos municipales participativos, al contar con las asociaciones de vecinos, que han aportado sus necesidades y las mejoras que creían convenientes. Aunque el PP acusó al alcalde de desleal con la oposición por presentar las cuentas antes a la opinión pública que a ellos.

Pero este afán por dar cancha a todo el mundo, también permitió la primera victoria del grupo de la oposición, el PP. Ocurrió cuando se decidió someter a votación popular la elección del segundo día festivo local entre el Martes de Carnaval y la feria. La convocatoria fue anulada por ille-



►► Ciudad deportiva, cuya compra ha sido uno de los aspectos más controvertidos en Mérida.

gal por un juzgado. Al final el equipo de gobierno se decantó por el Martes de Carnaval, que por otra parte era lo que venía el programa electoral.

Otro de los proyectos que han logrado atar durante este año es la construcción de 1.000 viviendas a 72.000 euros. El primer concurso público, al que se presentaron dos empresas, quedó desierto, aunque ya preparan otro para poder empezar cuanto antes las obras.

También se han tomado medidas para reordenar el tráfico, muchas de ellas no muy popula-

res, como los controles de velocidad con radar y los de alcoholemia, que han recibido críticas por considerar que el único afán es el recaudatorio.

En urbanismo, el trabajo también ha sido intenso y se han asfaltado numerosas calles de distintas barriadas. Además, se han atendido las *trips de la ciudad*, como le gusta decir al alcalde, y que no es otra cosa que, por ejemplo, arreglar la red de saneamiento antes de asfaltar las vías, como se ha hecho en la barriada de la república Argentina.

En materia educativa también

se ha cumplido el calendario electoral, con la creación del Consejo Escolar Municipal, que llevaba años sin constituirse. En este órgano se debatirán todos los problemas relacionados con la educación.

Además, como prometió Calle, compraron la ciudad deportiva, aunque haya costado a las arcas municipales una importante suma de dinero; y paralizaron las obras ya contratadas del complejo cultural del antiguo cuartel Hernán Cortés, donde se iban a crear más de 1.000 puestos de trabajo. ■

PLASENCIA

La ciudad donde habrá que pasear con casco

MARÍA DUEÑAS

Periodista



Hay quien dentro del equipo de gobierno socialista ha llegado a decir que en cuestión de meses tendremos que salir por Plasencia con un casco de obras por la cantidad de infraestructuras que se van a realizar. Razón no le falta, siempre y cuando los placentinos podamos ver con nuestros propios ojos los primeros cimientos de lo que durante el primer año de la segunda legislatura de Elia María Blanco están siendo meras negociaciones. Pero demos un voto de confianza porque hay pendientes muchos proyectos y entre estos se

encuentra la construcción de dos parkings. El gobierno local se ha propuesto zanjar este problema y ha decidido aumentar el número de plazas en el anexo a la estación de autobuses -ya ha aprobado el anteproyecto- y se han fijado las expropiaciones de dos inmuebles en la puerta del Sol en el que irá otro. Una edificación que trasladará al colegio Alfonso VIII a las huertas de la Isla, terrenos ya fijados por el Jurado Provincial de Expropiación.

A la construcción de este centro educativo se sumará uno de primaria en Valcorchero, en negociaciones con la Junta según ha afirmado la propia alcaldesa. La ciudad se expande hacia el norte, tal como se predijo en el programa electoral con la construcción de un centro de salud y por eso la Junta ya ha visto la posible ubicación de este.

Acciones de la mano con



►► La factoría joven, la primera de la región, fue inaugurada el mes pasado.

Fernández Vara que denotan la buena sintonía de ambos, de hecho Blanco le ha pedido recientemente colaboración económica para que el puente del kilómetro sea una realidad y mejorar así los accesos de la ciudad, verdadera asignatura pendiente. El primer paso para solucionarlo será el inminente comienzo de la reforma de la circunvalación sur al que también se suma la eliminación de tres puntos negros de la N-630 con la adjudicación de la construcción de tres glorietas.

Pero lo que sí es ya una realidad es la residencia para personas enfermas de Alzheimer y la factoría joven, la primera de toda la región. Ambas han sido inauguradas este año y por ello Blanco ha mostrado su satisfacción y ha calificado de "muy agradable" inaugurar proyectos el primer año de legislatura.

En coalición y "con plena sintonía" con la Unión del Pueblo Extremeño, UPEX, presidido por Victoria Domínguez, trabajan conjuntamente con uno los proyectos estrellas: la revisión del

PGOU, donde la participación ciudadana ha sido la prioridad. Al igual que lo ha sido en materia de movilidad -con la elaboración del futuro plan de tráfico- y seguridad, entre otros asuntos. Los vecinos seguirán así reivindicando acciones en sus barrios, como lo han conseguido en este primer año los residentes y comerciantes de la avenida de la Vera y los de la plaza de Luis de Zúñiga, después de reclamar durante quince años reformas en sus calles. ■

DON BENITO

Un sello de continuidad con la firma de Mariano

MERCEDES MARTÍN *

Periodista



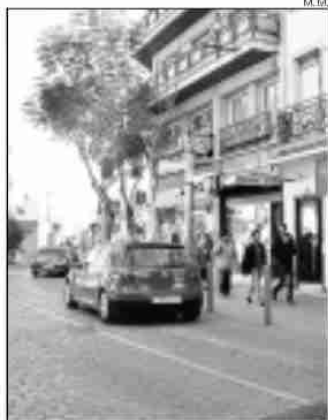
Don Benito ha cumplido un año de su segunda legislatura con bipartidismo en su corporación municipal.

El PP salió reforzado de las elecciones municipales del 2007. Revalidó su mayoría logrando un concejal más que en el 2003, obteniendo 13 ediles frente a los 8 del PSOE.

Por cuarta legislatura, los dombeniteneses volvían a confiar en el popular Mariano Gallego para dirigir los avatares de su ciudad en los siguientes 4 años.

Los resultados electorales mostraron la cara y la cruz de los dos únicos partidos con representación municipal. Resultó un golpe de confianza para los populares pero provocaron una situación convulsa en el seno del único partido de oposición. El candidato socialista a la alcaldía Julio Carmona dimitió como portavoz de su grupo político -mantiene su acta de concejal- al que sustituía el joven Carlos Javier Rodríguez. Un cargo que ostentó durante poco tiempo al ser nombrado consejero de los Jóvenes y el Deporte. En apenas unas semanas, el PSOE se volvía a quedar sin portavoz municipal. Finalmente era la número 6 de la lista presentada a las elecciones -Cati Paredes- quien era proclamada portavoz.

El gobierno popular ha experimentado pocos cambios y ha incorporado algunas caras nuevas. Una continuidad que se refleja en la política municipal, una prolongación de los últimos 4 años como



►► Una de las calles del centro de un pujante Don Benito.

anunciara Gallego durante la campaña electoral. Algunos de sus promesas electorales se van cumpliendo como la ampliación de suelo industrial y residencial, o la realización de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana cuyos primeros trabajos ya se están iniciando. Igualmente la remodelación del servicio de autobús urbano está en marcha.

En este sentido, el PSOE dice que "se han dedicado más a cuidar la fachada que de preocuparse por lo que hay dentro". Considera los problemas del tráfico uno de los aspectos más descuidados y critica que las medidas adoptadas han provocado el efecto contrario al deseado.

El futuro inmediato desvelará si el cargo de diputado en Madrid de Gallego le permite compaginarlo con la alcaldía, o de la razón al PSOE =

VILLANUEVA DE LA SERENA

Un año histórico y repleto de gestiones

Se cumple un año de una legislatura histórica en Villanueva. El PSOE obtenía el mayor número de concejales -16- que un partido había logrado jamás; pero también por primera vez en la historia democrática de este ayuntamiento se establecía el bipartidismo. Circunstancias que han marcado este primer año de legislatura. IU vio como se cumplía la tendencia regional, y perdía su único representante municipal. También desaparecía SIEX al perder a sus dos concejales. Y dos ediles menos lograba el grupo mayoritario de la oposición, el PP que pasaba de los 7 del 2003, a los 5 del 2007. Con una corporación municipal en la que el gobierno -por segunda legislatura presidido por el socialista Miguel Ángel Gallardo- ostenta la mayoría absoluta frente a una oposición con sólo 5 concejales, el debate político ha quedado debilitado.

Basta mirar a los resultados electorales regionales y nacionales para analizar lo ocurrido y comprobar que se da una época de grandes partidos políticos, impulsado por el "voto útil". No obstante, el caso del PP de Villanueva es singular: el que fuera presidente y candidato, Víctor Frago, renunció al cargo; y su sucesor, Eduardo Torres, renunció a su candidatura a mes y medio de los comicios. A pesar de la premura, los populares supieron rehacerse y conformar su candidatura. La falta de presidente tampoco ayudó al partido, ahora dirigido por una gestora. De cualquier forma, poco operatividad tiene un partido con 5 concejales frente a un gobierno con 16. Sus propuestas no son escuchadas y sus mociones no son debatidas ni aceptadas.

Para el alcalde ha sido un año de gestiones que han servido para contar con un palacio de congresos y adquirir los te-



►► Terrenos del nuevo ferial de Villanueva de la Serena.

rrenos para el nuevo ferial; han continuado la modernización de la zona centro y se ha iniciado la revisión del PGOU. Afirma Gallardo que en este año han cumplido su objetivo de mejorar el servicio de recogida de basura y limpieza viaria "gracias a su externalización".

Una visión que contrasta con la oposición. El presidente de la gestora, Fernando Tapia, dice que ha sido el año de la subida de impuestos y "privatizaciones desenfrenadas de servicios" y critica el sectarismo político del gobierno respecto al personal y a la oposición. Dice que a pesar de su poca fuerza, nunca el PP había hecho tanta política plasmada en 10 mociones que el gobierno no les ha permitido debatir. "Lo mínimo es pedir que no se impida el uso de la palabra".

*El artículo ha sido elaborado por Mercedes Martín

ALMENDRALEJO

Doce meses preñados de inauguraciones

ÁNGELES PARRA

Periodista



Ya lo predijo el que fue candidato socialista, y ahora alcalde, José María Ramírez, durante la campaña electoral: "el que salga alcalde va a estar el primer año inaugurando". Y así ha sido. Desde el inicio de este curso político Almendralejo ha vivido numerosos actos de inauguración. Todos proyectos que se

pusieron en marcha en la legislatura pasada y que este año han visto su fin; el centro de salud, el centro cívico o la circunvalación.

Ha sido un año de continuidad. De poner el punto y final a dichos proyectos que llevaban una eternidad hablándose de ellos. Ejemplo ha sido la urbanización de Miguel Hernández o Vistahermosa. Aunque en algunas de ellas se haya tenido que actuar después por defectos. Aún así, todavía quedan por llegar muchos proyectos que se anunciaron: los cinco depósitos de agua, la depuradora, los accesos al centro de salud con la rotonda

de la carretera de Aceuchal, el juzgado o la reforma de la plaza del mercado. Algunos están en proceso de licitación o pendientes de poder comenzar las obras, pero de otros ni siquiera hay financiación, como la reforma del mercado.

Lo único que destaca todos -tanto alcalde como los partidos de la oposición- es el inicio de las obras de urbanización de la travesía de la Nacional 630. Después de diez años escuchando el arreglo inmediato de la vía ha sido el 2008 el año en el que se ha cumplido este anuncio. Las obras ya han comenzado y el rit-



►► Travesía de la Nacional 630 a su paso por Almendralejo.

mo que llevan hacen prever que esta gran avenida de más de cinco kilómetros tendrá una nueva imagen en esta legislatura.

La mayoría absoluta con la que gobierna los socialistas hace que les permita llevar hacia delante todo lo que se proponen. La oposición aporta muy poco.

El PP empezó siendo el protagonista en el comienzo por la marcha de su candidata, Ana Sánchez, que se convirtió en concejala no adscrita. Ahora ni siquiera presentan propuestas para los presupuestos. A veces, el único concejal de Izquierda Unida hace más ruido. =



LA POLÉMICA DE LA CARRETERA QUE UNIRÁ EL PUERTO Y LA VARIANTE

Vallina pide al PSOE que defina su postura sobre la Ronda Norte

Los socialistas no asistieron a un encuentro con los vecinos sobre la vía

NOELIA RODRÍGUEZ
aviles@lavoz.es | periodico.com
PIEDRAS BLANCAS

La alcaldesa de Castrillón, Ángela Vallina, solicitó ayer a su socio de gobierno, el PSOE que de explicaciones de porqué no asistió al encuentro con los vecinos que desde el ayuntamiento se había organizado para ayer y en el que se habló de las alternativas que existen para la Ronda Norte y se entró a detallar el estudio encargado por el gobierno local a una empresa externa.

El secretario de los socialistas, Manuel Ángel Fernández Galán, había mostrado el día anterior su malestar por «habernos tenido que enterar de ese encuentro por la prensa» y aseguró que su formación no estaría presente debido a que a la misma hora tenían convocada con anterioridad una reunión de partido.

Aún así, la alcaldesa no lo vio del mismo modo y pidió que «tienen que explicarlo a los vecinos, que no acaban de entender esa postura del sí pero no». Por ello, el próximo martes está prevista una reunión entre los dos partidos socios de gobierno para analizar el tema.

La alcaldesa no quiso entrar a valorar la actitud de los socialistas hasta poder hablar con ellos al respecto, a pesar de que el día anterior el secretario local había acusado tanto a la coalición como al PP de «manipular al PSOE de Castrillón a su antojo, tratando de desgastar al gobierno regional». Los populares también estuvieron presentes en el encuentro de ayer por la tarde con los vecinos en Piedras Blancas.

RAZONES DEL RECHAZO / La concejala de Urbanismo, que dirige la propia alcaldesa, fue la encargada de organizar el encuentro en el que se hicieron públicas las «razones técnicas, arqueológicas, medioambientales y de todo tipo» según las cuales el vial que unirá el Puerto con la Variante no debería ir por las inmediaciones del enclave histórico de Raíces, tal y como rechaza el consistorio castrillonense.

Asimismo, la alcaldesa afirmó que, de momento, no se convocarán movilizaciones, aunque tampoco descartó que en el futuro se llame a los vecinos a salir a la calle para protestar por la alternativa propuesta por el Principado. La primera edil ya habló en anteriores ocasiones de la posibilidad de llegar hasta los tribunales, incluso a la Unión Europea, si el gobierno regional continúa con su intención de que la Ronda Norte transite por terrenos próximos al Peñón. ■





ANDÉVALO

El PP demanda que se construya la red de distribución de la presa

Las obras para llevar agua a los regantes acumulan un retraso de cinco años

Redacción / HUELVA

La parlamentaria andaluza del PP y coordinadora popular en el Andévalo, María Dolores López, anunció ayer que su grupo solicitará en el Parlamento de Andalucía a la Junta que inicie durante el presente año las redes de distribución de la presa del Andévalo, "que acumulan cinco años de retraso y que está haciendo que se pierdan cerca de 4.000 empleos en una comarca tan necesitada".

López señaló que, con una proposición no de Ley, el PP instará al Gobierno andaluz "a garantizar que este año iniciará las obras de las balsas de regulación y redes de distribución de la presa del Andévalo para llevar el agua a los regantes y poder así contribuir de forma eficaz al desarrollo económico de una de las comarcas más deprimidas de la comunidad".

La parlamentaria andaluza recordó que "el 15 de julio de 1999 se iniciaron las obras de construcción de la presa del Andévalo en la provincia de Huelva y dichas obras finalizaron en abril de 2003, siendo inauguradas en el

mes de enero de 2004 por la entonces ministra de Medio Ambiente, Elvira Rodríguez", pero aseveró que "cinco años después de la terminación de las obras de construcción, la presa no ha suministrado ni un sólo hectómetro cúbico de agua a los regantes debido a la falta de balsas de regulación y redes de distribución".

Tras señalar que éstas "son competencias que corresponden a la Junta de Andalucía, que ha convertido a esta presa en una gran piscina", la dirigente popular señaló que "miles de hectáreas de la provincia de Huelva continúan a la espera de recibir agua



La parlamentaria andaluza del PP, María Dolores López.

de la presa del Andévalo, con lo que ello conlleva de creación de riqueza y generación de empleo".

"El Gobierno del PP hizo la gran obra de la presa del Andévalo y el

Gobierno de Chaves era el que estaba obligado a planificar las hectáreas de regadío, pero aún no hay ni una sola tubería", según López.

CARRETERAS

Fomento remodelará los accesos a la autovía de Madrid desde la A-70

El proyecto contempla enlaces desde la circunvalación a la altura del Pla de la Vallonga y en la entrada de los vehículos que llegan desde Murcia

F. J. B.

El Ministerio de Fomento adjudicó ayer a la empresa Sercal por 250.000 euros la redacción del proyecto para remodelar los accesos de la circunvalación de Alicante (A-70) con la autovía Alicante-Murcia (A-31), que consistirá en la construcción de una serie de viarios -8,8 kilómetros de longitud- que permitirán eliminar uno de los puntos más conflictivos de esta ronda, tanto en la incorporación de los vehículos que llegan desde Murcia en dirección a Alicante, así como los que lo hacen desde el norte de la provincia en dirección a Murcia. La actuación tiene por objeto la mejora de la seguridad vial del enlace entre estas tres vías, según informó ayer el Ministerio de Fomento en un comunicado. Una vez construidos los nuevos enlaces, los vehículos accederán de forma directa desde la circunvalación a la autovía evitando, en el caso de los que llegan de San Juan, un giro muy peligroso que hay que hacer ahora para llegar a la A-70 a la altura del Pla de la Vallonga, y a los que acceden desde el aeropuerto de El Altet -última salida antes de Alicante- otro desvío mal diseñado que comunica con los accesos al Puerto.

El proyecto de mejora consiste en la sustitución del lazo existente para el giro a la izquierda des-

de la autovía A-31, en dirección Alicante, hacia la A-70, dirección Murcia, por un movimiento circular exterior directo, para el que se requiere la construcción de dos estructuras en ambas carreteras. Asimismo, contempla la ejecución de vías colectoras distribuidoras en ambos márgenes de la A-31 y en el margen derecho de la A-70, reordenando las salidas y entradas existentes. También se construirá un ramal directo para el giro a la derecha desde la A-70 hacia la A-31, al

Los viarios estarán compuestos por dos carriles de 3,5 metros y se podrá circular a 120 por hora

tiempo que se suprimirá el tramo de trenzado que provoca el lazo desde la A-31, dirección Alicante, hacia la A-70, dirección Murcia, y se sustituirán las intersecciones en «T» entre la carretera N-330 y la vía hacia Bacarot mediante glorietas.

La obras más significativas serán la construcción de dos pasos inferiores al tronco de las autovías A-31 y A-70, un paso superior sobre el ramal y la ampliación de



Imagen de una retención en la circunvalación de Alicante

la estructura para acceder a la circunvalación. Los viarios estarán compuestos por carriles de 3,5 metros de ancho y los vehículos podrán circular a 120 kilómetros

por hora.

La circunvalación de Alicante es una de las carreteras con más tráfico y retenciones de la provincia.

ARGAMASILLA

La segunda fase de la carretera de Puertollano costará 400.000 euros

El plazo para la ejecución de las obras se cifra en seis meses y será la Diputación la que lleve a cabo esta inversión, mientras que el resto lo aportarán los vecinos y el Ayuntamiento

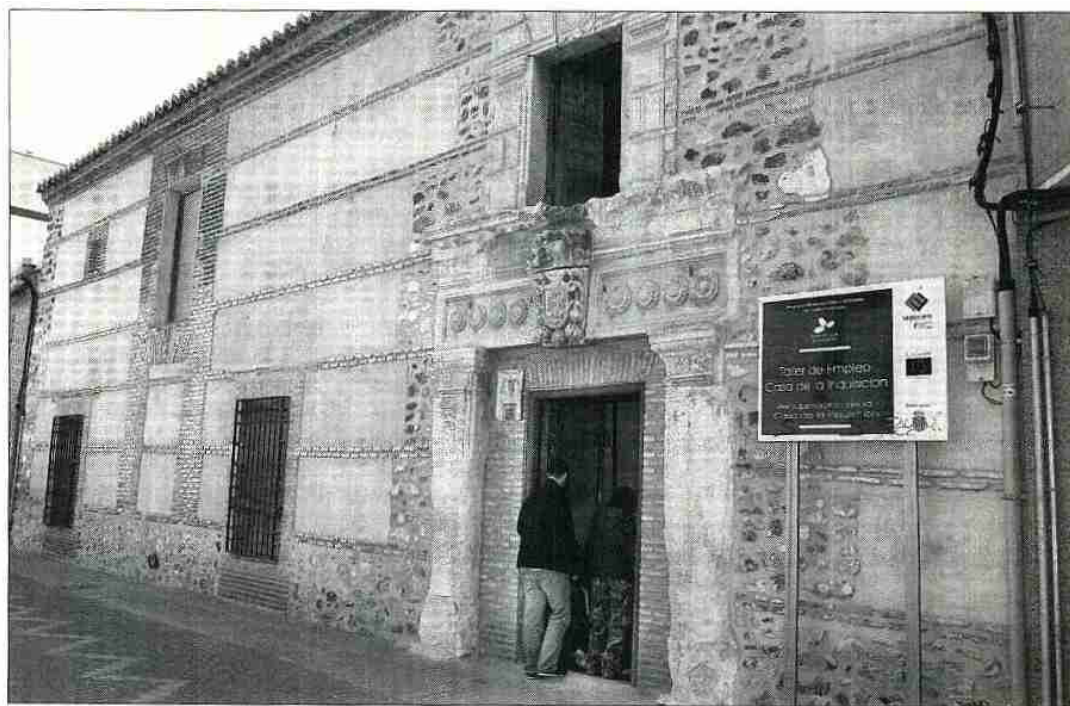
• También se ha aprobado la segunda fase del Taller de Empleo para la recuperación de la Casa de la Inquisición, que supondrá una inversión de más de 200.000 euros.

LA TRIBUNA / ARGAMASILLA

El Consistorio de Argamasilla de Calatrava ha aprobado una partida para la segunda fase de la travesía, correspondiente a la calle carretera de Puertollano. Así, la Diputación Provincial de Ciudad Real destinará 400.000 euros en dos anualidades a este fin, mientras que la cantidad restante hasta completar el montante total de 662.498 euros la abonarán los vecinos, con la parte proporcional del acerado, y el Ayuntamiento de Argamasilla.

El plazo para la ejecución de esta obra en la travesía se ha cifrado en seis meses. Fernando Calso, alcalde de la localidad, aseguró que la segunda fase del Taller de Empleo para la Casa de la Inquisición ha sido informado favorablemente, lo que supone que en un plazo de tres meses, si los trámites se agilizan, habrá diez personas que hasta entonces estaban en situación de desempleo trabajando durante 12 meses en la recuperación de este edificio que «es uno de los pocos símbolos que nos quedan».

Para acometer las obras de recuperación de esta emblemática casa se ha previsto una inversión



Se ha aprobado la segunda fase del Taller de Empleo de la Casa de la Inquisición/ PILAR G. MANZANARES

de 206.504,70 euros. Con esta remodelación los ciudadanos podrán disfrutar de un monumento único en la zona.

CANTARRANAS. En otro orden de cosas, Vicente Luchena, coordinador de Ecologistas en Acción-Valle de Alcudia, en alusión a las quejas de los vecinos por las obras del nuevo colector de la calle Cantarranas, solicita información al alcalde por las «llamadas de vecinos que están alarmados ante las posibles consecuencias negativas que esta obra pueda suponer».

Asimismo, según reseñan desde este colectivo, algunos vecinos del barrio por el que están construyendo el nuevo colector «nos han alertado acerca de la posibilidad de que se contaminen los pozos de agua existentes en las casas», a causa, según los vecinos, de que las obras de ensamblaje de los tubos «no se ha hecho del modo correcto». De hecho, y según aseguran estos vecinos de Argamasilla de Calatrava, «la ejecución de las uniones se ha mejorado a partir de las protestas llevadas a cabo». Además, según continúan

desde Ecologistas en Acción, «los vecinos están preocupados por el efecto embudo que ocasionará la unión del nuevo colector al ya existente» que en época de lluvias podrían ocasionar desbordamientos de las aguas fecales al exterior, «con el grave perjuicio a la salud pública».

Por otra parte, remarcan que existe un vertido de aguas fecales de la localidad «que va sin depuración alguna al cauce del río Tiraefuera, que no sólo atenta contra la salud sino que contraviene la legislación vigente».



MEJORAS EN CARRETERAS

Siete millones para la vía que une Tharsis con Calañas

HUELVA ■ La **Consejería de Obras Públicas y Transportes** de la Junta de Andalucía ha adjudicado en el consejo de administración de la empresa pública para la Gestión de Infraestructuras de Andalucía S.A. las obras de acondicionamiento de la A-475, en el tramo comprendido entre la intersección con la A-496 (Calañas) a la intersección con la A-495 (Tharsis), en la provincia de Huelva. Esta obra, que será realizada por la empresa ALDILOP, cuenta con un presupuesto de 6,8 millones de euros y un plazo de ejecución de 26 meses.

El tramo objeto de la intervención tiene una longitud de 22,4 kilómetros, iniciándose en el término municipal de Calañas, coincidiendo con la actual intersección en T de esta carretera con la A-496. El trazado, que se ajusta a la actual A-475 prácticamente en su totalidad, atraviesa los municipios de Calañas, Villanueva de las Cruces y El Cerro de Andévalo, hasta finalizar en las proximidades de Tharsis, donde conecta con la A-495. Precisamente, y para mejorar la intersección actual entre ambas carreteras está prevista la construcción de una glorieta de conexión.

En cuanto a las estructuras, el acondicionamiento incluye la construcción de un viaducto de 88 metros de longitud para salvar el río Oraque, así como el acondicionamiento de los viaductos existentes sobre el arroyo Chapinero y sobre el arroyo Monte la Osa. Entre los puntos kilométricos 11,3 y 11,9 se localiza la travesía de Villanueva de las Cruces, con una longitud de 541 metros. Aunque se respetará el trazado de la misma para evitar afecciones a los edificios existentes en la zona, está prevista su adecuación mediante una renovación del firme y de los acerados, así como una reordenación de los aparcamientos.



Obras Públicas adjudica dos proyectos de la Autovía del Olivar a su paso por Córdoba

La Variante de Puente Genil y Cabra-Doña Mencía son los tramos

El Día

La Consejería de Obras Públicas y Transportes ha adjudicado la redacción de los proyectos de construcción de dos nuevos tramos de la Autovía del Olivar en la provincia de Córdoba: la Variante de Puente Genil y el tramo Cabra-Doña Mencía. La Junta de Andalucía ha informado de que ambos proyectos cuentan con un plazo de redacción de 12 meses y suponen una inversión global de 2,6 millones de euros.

El documento de la Variante de Puente Genil, que se ha adjudicado a Euroestudios por un importe de 1,18 millones de euros, presenta una longitud de 15 kilómetros y está prevista una inversión de más de 47 millones de euros para su realización. En su trazado se han previsto enlaces de acceso a Puente Genil Oeste, Puente Genil Norte y Puente Genil Este, así como otros que puedan resultar ne-

cesarios en el desarrollo del proyecto. En cuanto a estructuras, el proyecto contempla la construcción de un viaducto de paso sobre el río Genil. Además, el texto deberá precisar si se establece una conexión con la estación de alta velocidad ubicada en el término municipal pontanés.

Por su parte, el proyecto del tramo Cabra-Doña Mencía ha sido adjudicado a la firma Ayesa (Aguas y Estructuras SA) por un importe de 1,42 millones de euros. La inversión prevista para este trayecto de la futura Autovía

del Olivar de 15 kilómetros de longitud asciende a 68 millones de euros y contempla la construcción de diversos enlaces, pasos inferiores y superiores en los encuentros con carreteras, caminos y vías pecuarias, así como dos viaductos, uno sobre el Arroyo Santa María, con una longitud de 585 metros, y otro sobre el Río Cabra, de 605 metros.

La Autovía del Olivar beneficiará a 800.000 habitantes aproximadamente de más de 90 municipios y que tendrán acceso en menos de 25 minutos a una vía de gran capacidad. Se trata de un eje transversal en el interior andaluz que parte desde la A-92 a la altura de Estepa (Sevilla), atraviesa el Sur cordobés por Puente Genil, Lucena, Cabra y Luque y se adentra en tierras de Jaén hasta llegar a la ciudad de Úbeda. En el caso de Córdoba, ya está en ejecución el tramo que va desde Lucena hasta Cabra.

2,6

MILLONES DE EUROS

Es lo que se gastará la Junta en redactar los documentos que ha encargado a Euroestudios y Ayesa

Los técnicos apuestan por la firma Sener para diseñar la intermodal pero la Corporación decide hoy

La empresa plantea una terminal soterrada y edificios «anexos» cercanas a viviendas de la zona

MARÍA ZABALETA VITORIA

La comisión técnica encargada de evaluar las propuestas de las siete ingenierías que aspiraban a diseñar la futura estación intermodal que se levantará en el parque de Arriaga ha dado ya su primer veredicto. Según ha podido saber EL CORREO, los expertos propondrán hoy al consejo de Ensanche XXI –la sociedad municipal encargada de gestionar los planes estratégicos de la ciudad– que sea la ingeniería Sener la que realice el estudio de necesidades y de viabilidad y el anteproyecto de la terminal. La firma ya realizó el primer anteproyecto de la instalación del tranvía o del soterramiento en la capital alavesa.

La empresa vizcaína, que opta a los premios Príncipe Felipe a la Excelencia Empresarial, plantea la construcción de una estación soterrada «con poca incidencia en el parque» y rodeada de edificaciones «anexas». Estos edificios podrían reservarse para un uso terciario o de equipamientos, o destinarse incluso a viviendas.

Sener ha sido la mejor valorada por los técnicos municipales, que le han dado una calificación global de 84 puntos. Por detrás de ella ha quedado muy cerca la ala-



Vista aérea de la zona donde se levantará la intermodal. / EL CORREO

vesa Trakteplan –con 81,20– y LKS, con 77.

Las obras, en 2009

La decisión está ahora en manos de los políticos municipales que forman parte de Ensanche XXI. La entidad dará a conocer hoy el nombre de la empresa adjudicataria. La elegida tendrá, a partir de ahora, dos meses para presentar el plan de necesidades y dos más para rematar la propuesta arquitectónica. Para más adelante quedan todos los aspectos relacionados con el planteamiento urbanístico y el anteproyecto propiamente dicho. Será en febrero o en marzo de 2009 cuando

Ensanche XXI pueda adjudicar las obras.

La intermodal ocupará una extensión de 27.000 metros cuadrados junto al parque de Arriaga. Aglutinará, en principio, un complejo comercial y hotelero, además de un parking, abierto también a los residentes de la zona. En la financiación participan el Gobierno vasco, el Ayuntamiento y la Diputación.

La principal incógnita reside en saber cuándo podrá acoger la futura estación el tráfico ferroviario. Las previsiones más optimistas hablan del inicio de las obras de soterramiento en 2010 ó 2011