



TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Resumen de prensa

Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
27/05/2008					
1.	ABC SEVILLA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	CC.OO. plantea a Obras Públicas la conexión entre Huelva y Cádiz por un trazado alternativo a la SE-40	3
2.	DIARIO DE AROUSA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El BNG insta al Ministerio de Fomento a revisar el proyecto del acceso al Puerto en Rubiáns	4
3.	DIARIO DE CADIZ	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Las mejoras de pluviales tendrán continuidad en zonas problemáticas	5
4.	DIARIO DE PONTEVEDRA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Xunta y Coneello superan el conflicto del enlace de Nantes tras seis meses	6
5.	DIARIO DE SEVILLA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Arranca la reforma del puente de hierro, que durará cinco meses	7
6.	DIARIO DE SEVILLA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Carreteras rechaza el proyecto de otra glorieta para reabrir el puente viejo	8
7.	EL CORREO DE ANDALUCIA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La Junta triplica la licitación de obra pública	9
8.	EL CORREO DE ANDALUCIA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Una nueva unidad realizará arreglos menores de la vía pública en 3 días	10
9.	EL CORREO ESPAÑOL VIZCAYA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La 'Supersur' ocupa más de un millón de metros cuadrados y obliga a derribar 58 viviendas	11
10.	EL DIARIO VASCO	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Adjudican las obras que traerán consigo la reducción de la pista del aeropuerto	13
11.	EL MUNDO DEL PAIS VASCO GUIPUZCOA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La empresa Trakteplan diseñará el anteproyecto de la estación intermodal de Vitoria	14
12.	EL MUNDO DEL PAIS VASCO GUIPUZCOA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	MARÍA TERESA RODRÍGUEZ BARAHONA: «Este año se van a contratar obras en la 'Y' vasca por valor de más de 165 millones»	15
13.	EL PAIS GALICIA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La conexión del puerto exterior de Ferrol aún no tiene fecha	16
14.	EL PAIS PAIS VASCO	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	10 meses para la intermodal de Vitoria	18
15.	EXPANSION ANDALUCIA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La Junta eleva un 200% la obra pública en el primer cuatrimestre	19
16.	EXPANSION PAIS VASCO	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Vitoria adjudica el diseño de la intermodal	20
17.	IDEAL ALMERIA	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Baja la licitación de obra pública, que se vendió como salida a la crisis inmobiliaria	21
18.	SEGRE	27/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La Coma i La Pedra adjudicó más de 600.000 euros en obras a la constructora de dos edificios	22
26/05/2008					
19.	HUELVA INFORMACION	26/05/2008	OBRAS PUBLICAS	"El trazado norte es la opción más factible para unir Huelva y Cádiz"	23
20.	MALAGA HOY	26/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Rincón impulsará este verano obras pendientes en sus infraestructuras	25
25/05/2008					
21.	EL PERIODICO DE EXTREMADURA	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El sector de la construcción se posiciona para las obras del AVE en Extremadura	26
22.	LA OPINION DE MURCIA	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El Gobierno da un impulso a la obra pública	28
23.	LA PROVINCIA DIARIO DE LAS PALMAS	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	Las seis grandes obras paralizadas en la ciudad suman casi 50 millones de euros	29
24.	LA TRIBUNA DE CIUDAD REAL	25/05/2008	OBRAS PUBLICAS	La puesta en marcha de la Vía Verde costará unos dos millones de euros	30
24/05/2008					
25.	EL MUNDO DIARIO DE SORIA	24/05/2008	OBRAS PUBLICAS	El Ministerio tarda 10 meses en otorgar el proyecto de un tramo de la A-11 entre Quintanilla y Castrillo	31



CC.OO. plantea a Obras Públicas la conexión entre Huelva y Cádiz por un trazado alternativo a la SE-40

ABC

SEVILLA. El sindicato CC.OO. planteó ayer a la consejera de Obras Públicas y Transportes, Mar Moreno, una conexión entre las provincias de Cádiz y Huelva, que sería alternativa a la propuesta por la Junta a través de la SE-40 y que supondría una reducción del tiempo de trayecto de al menos una hora y entre 15 y 20 kilómetros menos, que se completaría con una segunda fase que uniría esta vía con la A-92.

Carbonero indicó que la propuesta, expresada entre las alegaciones al Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Pista), «resolvería la polémica sobre por dónde debe pasar la carretera Cádiz-Huelva y permitiría enlazar con la A-92».

Dé esta forma, esta propuesta, de unos 38 kilómetros uniría ambas provincias entre Los Palacios y la zona de Sanlúcar la Mayor y Huévar (Sevilla), lo cual «supondría un ahorro

de 15 a 20 kilómetros y un ahorro de una hora de tiempo de viaje, pues se evitarían casi 55 kilómetros de recorrido metropolitano, de los 25 está saturados frecuentemente».

Fuentes de CC.OO. para el que la alternativa por la SE-40 «no resuelve el problema de circular por dentro de las grandes aglomeraciones urbanas, que en 2013 registrarían el desplazamiento de 500.000 vehículos al día», aclararon además a Europa Press que la vía alternati-

va «no pasaría por Doñana y daría solución a los problemas de conexión, pues con este panorama la SE-40 se saturará antes de ponerse en marcha».

Explicaron que a esa primera fase, donde habría que hacer una carretera de nuevo trazado, se uniría una segunda fase, que conectaría Los Palacios con Utrera y Arahal, de forma que se conectaría con la A-92. Esta segunda fase se ejecutaría mediante el duplicado de las vías ya existentes.



INFRAESTRUCTURA

El BNG insta al Ministerio de Fomento a revisar el proyecto del acceso al Puerto en Rubiáns

Los nacionalistas plantearon al Congreso una proposición con la que piden que se valore la opinión vecinal

El Bloque Nacionalista Galego (BNG) presentó ayer ante el Congreso una propuesta no de ley para instar al Ministerio de Fomento a revisar el proyecto de obra del vial de acceso al Puerto que se está construyendo en Rubiáns, y a tomar en cuenta la opinión vecinal.

YESMARIANA GÓMEZ > VILAGARCÍA

■ La proposición, a cargo de la diputada Olaia Fernández Dávila, se realizó ante la Cámara Baja y contempla también que “é preciso revisar este proxecto no que atinxe ao acceso ao Hospital comarcal de O Salnés, de xeito que se garanta unha conexión adecuada e segura ás dependencias hospitalarias xa que o Plano de Fomento non garante este aspecto”.

De esta forma, el BNG manifestó su apoyo a los vecinos de la parroquia vilagarciana de Rubiáns, especialmente a los del lugar de Lago, que llevan meses protestando por las consecuencias que les ha dejado la construcción: Fuertes explosiones e inundaciones por falta de canalización de las aguas pluviales.

De hecho, la propuesta de Fernández Dávila no sólo llama la atención sobre la necesidad de to-



Fomento reactivó la obra de la salida de la rotonda de Lago, violando el acuerdo con los vecinos y el Concello.

mar en cuenta la opinión de los vecinos, sino que asegura que el proyecto actual por el que se están construyendo los viales de acceso al Puerto vilagarciano supone un “serio impacto” para la zona, pues no sólo afecta a los bienes inmuebles sino también a la actividad agraria de los residentes de Rubiáns.

En este sentido, reivindican la propuesta vecinal que, según la

diputada nacionalista, “evitaría a expropiación da maior parte das vivendas afectadas e tamén evitaría a destrución de zonas arbóreas a protexer. Eles apostan por unha zona de monte baixo sen vexetación de interese para facer por alí os viais mencionados”.

Conexiones > La propuesta presentada ante la Cámara Baja del Congreso también busca poner

“sobre la mesa” la necesidad de que los viales tengan conexión con el “anunciado parque industrial ao que sería preciso dotar de comunicacións”.

Así las cosas, la delegación nacionalista pide a los técnicos de Fomento que “recapaciten” sobre este proyecto constructivo, a fin de que se reduzca el impacto ambiental, económico y social en la parroquia vilagarciana.

■ ADIUNTE

Los vecinos piden soluciones a corto plazo

■ Los vecinos de la zona de Lago, en Rubiáns, acudirán el jueves al pleno de la Corporación vilagarciana para exigir soluciones inmediatas a las fuertes explosiones e inundaciones que se registran en la zona, así como para solicitar explicaciones sobre el proyecto que estaría avalando la construcción de la salida de la rotonda, cuya edificación se había acordado paralizar. Uno de los residentes del lugar dijo que en sus reivindicaciones contarán con el apoyo de la asociación de vecinos de Rubiáns que también se personará en el Concello. Aunque los residentes de la zona presuponen la “buena voluntad” de la alcaldesa Dolores García, reclaman que pasado un mes del encuentro que tuvieron con la regidora de la capital arousana aún no se hayan reunido con las autoridades de Fomento, tal y como se les había prometido, y que hasta ahora sólo el concejal de IU, Juan Fajardo, ha mostrado interés por la situación. En este sentido, uno de los vecinos dijo que “tenemos la esperanza de que haya un cambio, pero no esperamos otro mes para que nos den soluciones”.

CHICLANA



Aspecto que presentan las obras del nuevo colector que se está construyendo en terrenos de la futura Ciudad Deportiva de Huerta Mata.

ACTUACIONES

Huerta Mata

Actualmente se está ejecutando la construcción de un gran colector para la recogida de aguas de la barriada de El Pilar, la avenida de la Música y el polígono de La Hoya. Este colector desaguará en el propio río y cuenta con un sistema para evitar su colapso en el caso de que coincida la subida de marea con lluvias intensas.

Los Gallos

Hoy se adjudican las obras para acabar con las inundaciones en esta zona. Afectará a más de media docena de calles.

Las Albinas

Se realizará en dos fases. La primera ya está aprobada, estando previsto que los trabajos comiencen este mismo verano. Para la segunda ya se ha solicitado una subvención a la Diputación Provincial.

Las mejoras de pluviales tendrán continuidad en zonas problemáticas

La mesa de contratación adjudica hoy los trabajos previstos en Los Gallos, que se iniciarán en el plazo de unas dos semanas • Para Las Albinas ya se ha aprobado la primera fase, a la que seguirá una segunda

D. Martínez / CHICLANA

La mesa de contratación tiene previsto adjudicar hoy las obras de mejoras de pluviales previstas en la urbanización Los Gallos, con las que se pretende poner solución a las inundaciones que sufre desde hace años esta zona cada vez que llueve con cierta intensidad. A estos trabajos optan varias empresas, cuyas ofertas deberán ser valoradas previamente.

En principio, y si se cumplen los plazos previstos, la empresa adjudicataria tendrá un plazo de diez días para la firma del contrato, debiendo presentar posteriormente un proyecto de seguridad. Una vez cumplidos estos requisitos, la empresa elegida podrá comenzar ya los trabajos, por lo que desde la Delegación de Obras se estima que la actuación podría iniciarse en el plazo de unas dos semanas, aproximadamente.

Las obras, que afectarán a las calles Cuco, Curruca, Gran Vía, Alcotán, Codorniz, Ostreros y Co-

librí, cuentan con un presupuesto base de licitación de 136.660 euros, corriendo la financiación a partes iguales entre el Ayuntamiento de Chiclana y la Diputación Provincial de Cádiz.

El proyecto, realizado por el ingeniero municipal Francisco Vélez, contempla la demolición del firme, la apertura de las zanjas necesarias para la instalación de las canalizaciones de PVC de 315 mm y el posterior asfaltado de las vías, que actualmente se encuentran en un lamentable estado, a pesar de la campaña de parcheo realizada recientemente.

Por lo que respecta al plazo de ejecución de las citadas obras, se prevé un periodo, estimado, de tres meses, por lo que las mismas estarán concluidas tras el verano y, por tanto, antes de que se inicie la próxima temporada de lluvias.

Esta actuación se unirá a la que actualmente se está ejecutando en los terrenos de la futura Ciudad Deportiva de Huerta Mata y que tiene como fin acabar con las

inundaciones que suelen producirse en la barriada de El Pilar cuando llueve con cierta intensidad. El problema de esta barriada es que actúa como colector tanto del polígono de La Hoya como de toda la zona de influencia de la avenida de la Música, lo que provoca que el agua que cae sobre El Pilar no pueda evacuararse al estar

INUNDACIONES

La actuación de Huerta Mata y los dos nuevos proyectos resolverán los problemas más graves

colapsados ya de antemano los sistemas generales.

Las obras que se ejecutan en Huerta Mata, tal y como ya adelantamos en nuestra edición del pasado domingo, se complementarán con otras actuaciones, ya de menor envergadura, en la avenida de la Música y en el polígono

de La Hoya, con objeto de conducir todo el agua de esta zona directamente al colector de gran capacidad de Huerta Mata.

A las dos actuaciones anteriores, la de El Pilar y Los Gallos, se unirá en breve una tercera, que estará concluida en parte también tras el verano.

En este caso, la actuación se localiza en Las Albinas, zona para la que ya se ha aprobado el proyecto de la primera fase. La previsión del equipo de gobierno municipal es que los trabajos puedan iniciarse también este mismo verano, con objeto de que estuvieran concluidos precisamente con anterioridad a la temporada de lluvias.

Del mismo modo, el delegado municipal de Obras, Nicolás Aragón, ha asegurado a este Diario que desde el Consistorio ya se ha solicitado, oficialmente, una subvención para la ejecución de la segunda fase. Estas ayudas, en caso de ser concedidas, procederían de los planes provinciales, esto es,

serían otorgadas por la Diputación provincial de Cádiz, al igual que ya sucede con el proyecto de la urbanización de Los Gallos.

El proyecto de Las Albinas incluiría la conexión con la estación de impulsora ubicada en la calle Iro, lo que garantizará la correcta evacuación del caudal de agua. Esta canalización, que en algunos tramos llegará a contar con tuberías de un metro de diámetro, transcurrirá por una calle de nueva apertura que se localizará entre Nuestra Señora de los Remedios y Caraza.

Además de los proyectos anteriores, el gobierno municipal contempla también una cuarta iniciativa, aunque en este caso no hay fecha fijada para su inicio. No obstante, el planteamiento municipal es ejecutar este proyecto a corto plazo. En este caso, la zona que se vería beneficiada sería la de El Carmen, donde también suele producirse inundaciones, aunque en menor medida que en los puntos anteriores.

Xunta y Concello superan el conflicto del enlace de Nantes tras seis meses

Resuelven la crisis al pactar la financiación. Costará 3,5 millones de euros. Política Territorial y Ayuntamiento pagarán 1,5 millones cada uno y el resto los empresarios

E. Blanco Acosta

SANXENXO | La Xunta y el Concello lograron ayer desbloquear el conflicto del enlace del parque empresarial de Nantes tras seis meses de fuertes desavenencias. La conselleira de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, María José Caride, y la alcaldesa, Catalina González, firmaron en Santiago un protocolo en el que quedaron pactadas las condiciones para financiar el polémico entronque con la Autovía do Salnés. Las dos administraciones públicas pagarán casi el total de las obras, que finalmente costarán 3,5 millones de euros, pese a que en un principio las dos aseguraron que no iban a sufragar ni un euro.

El acuerdo | Así, el departamento autonómico y el Ayuntamiento aportarán 1,5 millones de euros cada uno y los 500.000 restantes correrán a cargo de los propietarios del suelo del parque empresarial. La Administración local pondrá

Enlace clave para los empresarios

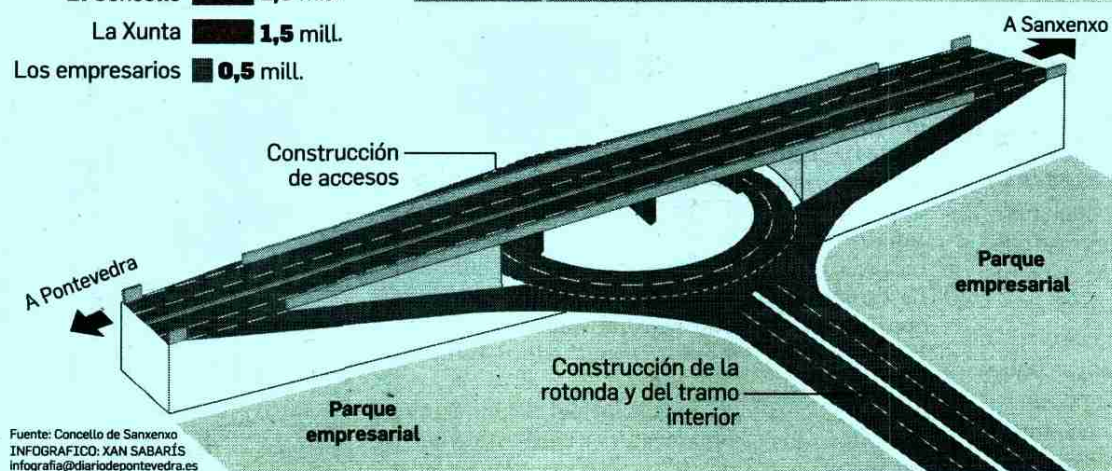
La propuesta que los empresarios desarrollaron no se aceptó finalmente. Era a tres bandas, pero el coste de la obra era de 2,4 millones.

ENLACE DEL PARQUE EMPRESARIAL DE NANTES CON LA VÍA DO SALNÉS

Presupuesto: **3,5 millones de euros**

¿Quién paga?

El Concello **1,5 mill.**
La Xunta **1,5 mill.**
Los empresarios **0,5 mill.**



a disposición de la Consellería los terrenos necesarios, libres de gravámenes y de cargas, mientras que Política Territorial dejará sin efecto el expediente expropiatorio que afectaba a esas parcelas, los polémicos 23.000 metros cuadrados. El área autonómica también se encargará de redactar, supervisar y aprobar el proyecto técnico y de contratar las obras. El protocolo se ratificará en los próximos días a través de la firma de un convenio, que deberá autorizar el Consello de la Xunta. El acuerdo se ha tomado tras varios meses de negociaciones entre Caride y González. Pero antes de que empezaran a dialogar, hubo un conflicto institucional que se

desencadenó en noviembre de 2007, cuando Política Territorial aseguró que no costearía la construcción de un enlace para un parque empresarial desarrollado por particulares. La regidora del PP no se quedó quieta. Amenazó con paralizar las obras de desdoblamiento de la Vía do Salnés a su paso por Sanxenxo y lo cumplió. Como si de una verdadera batalla se tratara mandó a los agentes de la Policía Local a que vigilaran que las máquinas que estaban trabajando para la Administración autonómica no pisaran ni un milímetro de los 23.000 metros cuadrados que el Concello había cedido a la Xunta para poder convertir la carretera

en autovía. Los agentes municipales llegaron incluso a identificar a los trabajadores. El conflicto acabó en los tribunales. Política Territorial pidió al juez medidas cautelares para poder continuar con las obras de la autovía y en diciembre pudo seguir con los trabajos. Entonces, el Concello interpuso un contencioso administrativo por la propiedad de los 23.000 metros cuadrados. Ahora, "con este acuerdo, ambas Administraciones comprometen-se a dar por superados todos los litigios en marcha, respecto a titularidad de los terrenos afectados por las obras de la Autovía do Salnés", aseguró Política Territorial. ■

SAN JUAN DE AZNALFARACHE

Arranca la reforma del puente de hierro, que durará cinco meses

Tendrá un carril exclusivo para turismos llenos y autobuses



La pasarela de hierro de San Juan, que conecta con Sevilla.

JUAN CARLOS MUÑOZ

Efe

El proyecto de restauración del puente de hierro de San Juan, que comenzó a principios de este mes, tendrá un carril exclusivo para autobuses y para vehículos de alta ocupación (VAO) con tres pasajeros al menos, e incluirá un paso peatonal por los bajos del viaducto que lo conectarán con la estación de la línea 1 del Metro del Barrio Bajo.

Los trabajos de recuperación del puente de hierro también prevén que el viaducto esté "coronado" con una rotonda de nueva creación que facilitará los accesos a la barriada Guadalupe y a los complejos comerciales que se ubican en la zona baja de la cornisa en San Juan de Aznalfarache, explicaron ayer a Efe fuentes municipales.

Este emblemático puente fue construido en 1929 y se desechó

como viaducto para el Metro en favor de una pasarela de nueva creación para que la línea 1 salve el río Guadalquivir entre el Aljarafe y Sevilla.

El puente de hierro, que está siendo objeto desde principios de mayo de un proceso de restauración, incluirá también un carril para bicicletas, una nueva barandilla para peatones y el refuerzo de la estructura tanto en el tramo que comunica con Sevilla y la SE-30 como en el tramo que enlaza con San Juan.

En la zona de San Juan es donde se han hecho más visibles las obras, han precisado las fuentes, ya que se ha derruido un tramo de más de 160 metros del viaducto, pues tanto la estructura como los cimientos de esta parte habían quedado en mal estado y no se podían reparar.

Estos trabajos de derribo de parte del puente se enmarcan en

el proyecto de adecuación y reforma del puente que promueve la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta, con una inversión de casi 5 millones de euros y un plazo de ejecución de cinco meses.

En la restauración del puente, con un tablero de ocho metros de ancho, se está teniendo en cuenta su estética original.

Según el Ayuntamiento sanjuanero, los trabajos se limitan al tratamiento del hierro que conforma la estructura del puente, para lo que, mediante una técnica especial, se está derribando el hormigón para dejar vista la armadura metálica y así aplicarle un tratamiento específico para repararla y evitar su sustitución.

El 2 de diciembre de 1929 comenzaban las obras de construcción del puente de hierro de San Juan. Tres años y tres meses después estaba terminado.



LA ALGABA

Carreteras rechaza el proyecto de otra glorieta para reabrir el puente viejo

La Junta obliga a suprimir la rotonda hacia La Rinconada para construir una sola glorieta

Europa Press

La Dirección General de Carreteras de la Junta ha rechazado el proyecto del Ayuntamiento de La Algaba para construir una glorieta que permita reabrir el puente

de hierro José Rodríguez de la Borbolla (puente viejo), recientemente reformado y cerrado hace más de 28 años a la espera de esta rotonda. Según la Junta, "la configuración debe realizarse mediante una glorieta única y tener unas dimensiones que permitan una geometría en los entronques adecuada y facilite las trayectorias". De este modo responde la

Junta a la propuesta de nueva conexión del puente de La Algaba con la A-8006, que proponía remodelar la actual conexión con la SE-5203 mediante una nueva rotonda. El alcalde se reunirá con la delegada provincial, Salud Santana, para abordar el nuevo proyecto: supresión de la actual rotonda hacia La Rinconada y construcción de una sola glorieta.



DESACELERACIÓN

La Junta triplica la licitación de obra pública

SEVILLA ■ La Junta de Andalucía aumentó un 200,4% la licitación de obras de infraestructuras en el primer cuatrimestre del año, pasando de 666,1 millones en el primer cuatrimestre de 2007 a los 2.001,2 millones en los primeros cuatro meses de este año, según datos de la patronal de grandes constructoras Seopan, recogidos por Europa Press. La agilización en la licitación de obra pública fue una de las medidas tomadas por el Ejecutivo andaluz en diciembre pasado para contrarrestar los efectos de la desaceleración en el sector de la construcción y su repercusión en la economía regional.

De esta forma el Gobierno andaluz se ha convertido en la primera administración autonómica por volumen de licitación, con un 11% del total licitado por el conjunto de administraciones, esto es, los diversos ministerios, los gobiernos autonómicos y las administraciones locales.

De 666 millones en los primeros cuatro meses del año pasado se ha pasado a 2.001,2

Se ha convertido en la primera administración autonómica por volumen de licitación

Tras la Junta, figura a distancia la Generalitat de Cataluña con 1.097 millones o Castilla y León con 487 millones. En Andalucía el conjunto de administraciones públicas licitaron por un total de 3.312 millones en el primer cuatrimestre del año, un 42% más que en 2007 y un 18,5% del global de comunidades.

A nivel nacional, el Ministerio de Fomento licitó obras de infraestructuras por un importe de 6.641,17 millones de euros durante el primer cuatrimestre del año, un 57,9 % más que en el mismo periodo de 2007. La promoción de obras de ferrocarril, principalmente de Alta Velocidad, constituyó el principal instrumento de Fomento para incentivar la obra pública. La licitación de obras del AVE se multiplicó por más de tres en los cuatro primeros meses del año.

**Balance de 12
meses de gobierno**

Como retos más inmediatos, el Ayuntamiento proyecta un servicio de respuesta urgente a demandas de los ciudadanos

Una nueva unidad realizará arreglos menores de la vía pública en 3 días

IU ultima una prestación telefónica en el número 072 que garantizará la actuación en 72 horas

J.A. # SEVILLA
Una vez realizada la llamada telefónica, el Ayuntamiento se comprometerá a arreglar cualquier desperfecto de carácter menor en la vía pública en un plazo de 72 horas. Ésta es la base del proyecto 072 que ultima IU y que se llevará a cabo desde la Delegación de Infraestructuras para la Sostenibilidad -que depende de Urbanismo y tiene las competencias sobre mantenimiento y vía pública-. Será una de las principales iniciativas del equipo de Gobierno para este mandato, según avanzó ayer el alcalde, Alfredo Sánchez Monteseirín, en la presentación de su balance del primer año.

Los técnicos de IU trabajan desde hace meses en la definición de esta nueva herramienta. Aunque aún faltan flecos por cerrar, las líneas generales ya están definidas: el servicio telefónico se pondrá en marcha con el prefijo 072 y el área responsable -en este caso, Infraestructuras para la Sostenibilidad- se responsabilizará de que en el plazo de tres días se repare el desperfecto. La prestación sólo se podrá utilizar en

caso de reparaciones menores como un bache o un banco roto.

El compromiso que el Ayuntamiento adquiere con este sistema fue esbozado en la campaña, cuando el PP comenzó su recorrido por los barrios realizando pequeñas reparaciones -el mayor exponente fue el banco repuesto por los populares en Bellavista-. Los dos socios de gobierno anunciaron entonces medidas para agilizar la respuesta a las demandas vecinales.

Estas fueron recogidas en el pacto de gobierno: "Se ampliarán los servicios de respuesta inmediata, identificando y preparando los servicios susceptibles de ver reducido su tiempo de ejecución y esta-

bleciendo una carta de compromisos en la que se determinen los servicios que pueden ser facilitados con resolución inmediata y en el acto, los que pueden ser resueltos en menos de 48 horas y los que tienen un plazo de diez días".

Tras los primeros estudios encargados por el primer teniente de alcalde, Antonio Rodrigo Torrijos, se ha establecido ya el límite en 72 horas y queda por cerrar el catálogo de actuaciones incluidas.

La medida será una de las prioridades del equipo de Gobierno para el segundo ejercicio del mandato



DESPERFECTOS. Los baches son frecuentes en calles como San Luis.

ANTONIO ACEDO

LOS RETOS INMEDIATOS

SIN PLAZOS PARA UN METRO QUE ESTÁ EN LA RECTA FINAL

La línea 1 del Metro debe concluir en otoño, aunque el alcalde ya elude los plazos. El Gobierno local destaca la adjudicación de los proyectos de las líneas 2, 3 y 4 por parte de la Junta.

EL II PLAN DE VIVIENDA, A LA ESPERA DE LA JUNTA

El nuevo plan de vivienda, que prevé la construcción de 22.000 VPO entre 2008 y 2011, aún no está aprobado. El Ayuntamiento aguarda la definición del nuevo plan autonómico de vivienda.

AMPLIACIÓN DEL TRANVÍA HASTA SAN BERNARDO

El gran proyecto inmediato del Ayuntamiento es la ejecución de la primera ampliación del tranvía hasta San Bernardo. El diseño está ahora a la espera de la resolución de las alegaciones.

LA CIUDAD DE LA JUSTICIA, PENDIENTE DE UBICACIÓN

La Junta debe definir en los próximos días la ubicación de la Ciudad de la Justicia. El alcalde admitió ayer la división existente en el Gobierno y señaló que se debe "responder a los ciudadanos".

La ejecución del I Plan de Barrios se sitúa en el 50%

■ "El grado de ejecución medio del conjunto de las obras es superior al 82% del presupuesto de adjudicación. El 50% de las actuaciones están concluidas y, salvo excepciones puntuales, el resto están respecto al proyecto original en fase de conclusión o pendientes de la aprobación del proyecto modificado para su conclusión". Éste es el balance del I Plan de Barrios realizado por el equipo

de Gobierno, cuando ha transcurrido más de un año de la fecha prevista de finalización del proyecto. Los datos fueron tildados de positivos por el alcalde, Alfredo Sánchez Monteseirín, quien los puso como ejemplo de los objetivos del primer ejercicio del presente mandato: culminar iniciativas anteriores y proyectar las nuevas. En este caso, la segunda parte es el siguiente Plan de Barrios,

pendiente de su aprobación definitiva: el Gobierno local ofreció ayer un resumen de las actuaciones proyectadas con un presupuesto que representa el doble de lo presupuestado, dado que incluye aspectos que antes no pertenecían al Plan de Barrios. Según los datos difundidos por el alcalde: hay una primera parte destinada a la reurbanización de barriadas con un importe estimado de

133 millones de euros. La segunda parte afecta a la rehabilitación de edificios residenciales -una iniciativa que cuenta con el apoyo económico de la Junta de Andalucía y que tiene un coste de 253 millones de euros-. Por último, las actuaciones en aparcamientos se incluyen en este documento con una serie de proyectos cuyo coste estimado asciende a 68 millones de euros. En

total, una inversión en las tres actuaciones de 455 millones de euros. Este presupuesto representa el doble de la cuantía anunciada por el equipo de Gobierno al inicio del mandato. El Ayuntamiento ha planteado desde hace meses una actuación que asciende a 250 millones de euros, que cuenta con la colaboración de la Junta de Andalucía y que no incluye los aparcamientos.

La 'Supersur' ocupa más de un millón de metros cuadrados y obliga a derribar 58 viviendas

Las expropiaciones han afectado a 250 propietarios de terrenos y, en los primeros tramos, sólo seis han recurrido a la Justicia

TERESA ABAJO BILBAO

La 'Supersur' acaba de terminar su recorrido por la Ley de Expropiación Forzosa, el instrumento que utiliza la Diputación para agilizar los trámites de una obra que considera «inaplazable». Dos centenares de propietarios afectados por los dos últimos tramos de la autopista, que enlazan Santurtzi y Trapagaran, asistieron la semana pasada al levantamiento de las actas previas a la ocupación de los terrenos. El trazado completo, que abarca desde Ortuella hasta el barrio bilbaíno de Buía, obligará a expropiar más de un millón de metros cuadrados de terreno y 35 edificios, en los que hay 58 viviendas.

El proceso se ha llevado a cabo por fases, como todas las actuaciones relacionadas con este proyecto. A finales de 2006, la Diputación solicitó al Gobierno vasco la declaración de urgencia para agilizar la ocupación de los terrenos y cumplir el ajustado calendario que se había marcado. Los tramos que empezaron a construirse en la primavera de 2007, los que incluyen túneles, plantean importantes desafíos desde el punto de vista técnico, pero a menudo son los menos conflictivos en la negociación con los propietarios. En muchos casos la expropiación se sustituye por la ocupación temporal o la servidumbre de paso.

Aun así, en un proyecto de esta envergadura las cifras imponen. El trazado entre Trapagaran y Buía, que discurre en gran parte bajo tierra, se ha llevado por delante 930.718 metros cuadrados de terreno, según datos facilitados por el Departamento de Obras Públicas. A esto se suman 411.425 metros de ocupación temporal y 152.834 de servidumbres. Los grandes datos se desmenuzan en 350 expedientes, de los que 250 corres-

ponden a propietarios y el resto, a arrendatarios y precaristas.

Instituciones expropiadas

Bilbao es el municipio que ha cedido más suelo a la 'Supersur',

461.000 metros cuadrados, seguido de Barakaldo (347.369) y Trapagaran (119.460). La mayor parte de los afectados son particulares, aunque también hay 28 sociedades de las que ocho son de

titularidad pública, entre ellas varios ayuntamientos, el Consorcio de Aguas y la propia Diputación, a través de la empresa Bizkailur.

Apenas el 1% del suelo -se loca-

liza en Bilbao y Trapagaran- es urbano o urbanizable. Esto ha reducido en buena medida la conflictividad del proceso, que costará 11,5 millones de euros a las arcas públicas. Entre 2007 y 2008 ya se han hecho efectivos 9,6 millones. El 5% de los expedientes han sido resueltos por el Jurado de Expropiación Forzosa ante la falta de acuerdo entre la Diputación y los propietarios. El iustidreco no



A TODA MÁQUINA. Una excavadora que horada los túneles se dispone a entrar en faena en uno de los tajos de la Supersur. A la derecha,

MÁS EXPROPIACIONES

► **Tramos con túneles:** Desde Trapagaran hasta el barrio bilbaíno de Buía. La expropiación ha alcanzado los 930.718 metros cuadrados. Se han derribado un total de ocho edificios, donde había trece

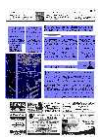
viviendas.

► **Tramos a cielo abierto:** Expropiación de 186.282 m². En Ortuella-Portugalete y Santurtzi-Portugalete, se derribarán 16 edificios con 30 viviendas. Y en Portugalete-

Trapagaran y el viaducto de Trapagaran, 11 edificios, donde hay 15 viviendas.

► **Inversión:** En los tramos con túneles está previsto que el coste para poder ocupar los terrenos expropiados

alcanza los 11,5 millones y ya se han pagado 9,6. En total, se ha reservado una partida de aproximadamente 20 millones de euros. Sólo 6 propietarios han recurrido a la Justicia.



siempre pone fin al conflicto, ya que casi la mitad de estos casos, seis en total, han acabado en los tribunales.

Los datos no están cerrados porque faltan los de los tramos a cielo abierto, menos espectaculares en sus hitos técnicos pero probablemente más conflictivos. En total sumarán 186.282 metros cuadrados a las expropiaciones –hasta completar 1.117.000– y tendrán mayor impacto en los derribos. Si en el trazado con obras subterráneas se han demolido 13 viviendas, en el resto de la autopista serán 45. La mayor parte –16 edificios donde viven 30 familias– se concentran en los enlaces entre Ortuella y Portugalete y Santurtzi y Portugalete. Este último y el tramo Portugalete-Trapagaran, donde está previsto derribar otras quince viviendas, son los únicos que todavía no están en obras. La Diputación espera completar el proceso con un coste total de 20 millones de euros. A las familias que tienen que cambiar de casa se les ofrecen distintas opciones: indemnizaciones, realojos o reservas en las promociones de pisos impulsadas por la institución foral.

■ t.abaio@diario-elcorreo.com

Los municipios que más terreno han cedido son Bilbao y Barakaldo



varios operarios colocan un muro de contención. / JORDI ALEMANY

El progreso de las obras obligará a cortar el tráfico en la A-8 en breve

J. GARCÍA RUIRAO

Las obras de la 'Supersur' avanzan a buen ritmo, según han reconocido esta semana fuentes forales. Un buen ejemplo de ello es que las bocas de los enormes túneles que se están horadando en el monte Argalar, por ejemplo, son ya perfectamente visibles desde Portugalete y Trapagaran. También trabajan a destajo las máquinas en la zona donde el vial enlazará en el futuro con el Corredor del Cadagua. El trasiego de vehículos pesados es también reflejo de la marcha del operativo. La colosal infraestructura proyectada para aliviar el tráfico de la A-8 tendrá en pocos meses un impacto directo sobre este vial. Y es que la apertura de nuevos tajos obligará a cortar o desviar el tráfico en algunos puntos de la vieja autopista.

Por ahora, la única afección se ha producido a la altura de la salida de Zabalburu. Allí, los operarios han ocupado de forma temporal, un carril, a lo largo de más de un kilómetro, para poder avanzar en los trabajos previstos en el tramo Larraskitu-Buia. También se ha pintado y señalizado la zona para advertir del desarrollo de las obras.

Es sólo una pequeña muestra de lo que queda por venir: «Las tareas de construcción de la 'Supersur' tendrán un impacto sobre la actual autopista. Aunque no es inminente, a medio plazo habrá que efectuar cortes o desvíos de tráfico y otras restricciones de las que se informará ampliamente cuando llegue el momento», aseguró un portavoz de la institución foral. «En cualquier caso –precisó la misma fuente–, trataremos de que las molestias sean mínimas». Para ello, buena parte de las operaciones se harán de noche.

La A-8 será la carretera más importante, pero no la única afectada. En la actualidad también hay algunas afecciones en la circulación en la cuesta de Galindo –Trapagaran– y el vial que va de Gorostiza a El Regato. Además, se ha cortado una pista forestal muy transitada por montañeros y ciclistas de montaña en El Argalar.

EL PRECIO DE LAS COSAS

Las cifras de la 'Supersur' marean. Uno husmea un poco en el proyecto y al rato tiene que sentarse, apabullado por tanto metro cuadrado, tanta voladura y tanto millón de euros. Lo cierto es que, más que una obra, lo de la 'Supersur' parece una superproducción. Hasta su nombre suele venir acompañado de una frase que suena a subtítulo hollywoodiense: «La autopista más cara proyectada nunca en Euskadi».

Dividiendo el coste total por el kilometraje, descubrimos que cada kilómetro de Supersur sale por unos 35 millones de euros, que viene a ser el precio de un delantero brasileño de primerísimo nivel. Parece evidente que cuando circulemos por la nueva

autopista deberemos hacerlo con suma delicadeza: nuestros neumáticos estarán pisando un terreno tan valioso como Robinho.

Además del coste económico, impresiona la complejidad del proyecto. En él trabajarán 1.778 operarios y se realizarán verdaderas virguerías de ingeniería: túneles, puentes, viaductos, en fin, de todo un poco. Aunque el plan inicial se ha ido modificando para respetar algunas casas de la zona de Gorostiza y El Peñascal, finalmente se expropiarán más de un millón de metros cuadrados de terreno y se echarán abajo 58 viviendas. La expropiación forzosa de esas casas es el lado menos vistoso de una de las mayores obras públicas de la historia de Vizcaya.

No debe ser agradable enterarse de que la Diputación piensa plantar una autopista encima de la casa de uno. Esa primera inquietud disminuye cuando llega el señor del maletín dispuesto a negociar. El único modo de hacer las expropiaciones menos dolorosas es utilizar billetes de 500 euros como calmantes. En los primeros tramos sólo seis propietarios han acudido a los tribunales al no alcanzar un acuerdo. Queda por ver cómo irán las negociaciones con quienes tienen sus viviendas en las zonas donde no se ha comenzado a construir. Los propietarios más previsores llevan días ensayando frente al espejo la cara de póquer que pondrán al escuchar las primeras ofertas, que son siempre inadmisibles.

PABLO MARTÍNEZ ZARRACINA





Adjudican las obras que traerán consigo la reducción de la pista del aeropuerto

La Diputación critica que «Madrid no atiende e ignora la solicitud de las instituciones vascas» para evitar la reducción

La decisión «condena al aeropuerto a una muerte lenta»

ANE URDANGARIN

SAN SEBASTIÁN. DV. La situación de incertidumbre que planea sobre el aeropuerto de Hondarribia comienza a despejarse, y no precisamente de la forma deseada por los usuarios de esta infraestructura, después de que Aena haya adjudicado las obras para instalar las franjas de seguridad en los extremos de la pista. La ejecución de estos requerimientos recogidos en la normativa internacional implica el recorte de la pista, cuya operatividad se verá menguada. El temor a una reducción de la oferta de vuelos y a un aumento de los precios, ya de por sí elevados si se compara con otros aeródromos cercanos, se agudiza ante este nuevo paso que ha dado Aena tras años de desacuerdos institucionales.

Aena adjudicó el jueves las obras de 'relleno y nivelación de la franja de la pista y desplazamiento de umbrales' del aeropuerto a la empresa Comsa, S.A., una firma constructora con sede central en Madrid, por un importe de 791.657 euros (un 15% menos que el importe licitado) y un plazo de ejecución de diez meses. Una vez dado este paso, parece inminente el inicio de las obras.

Arantza Tapia, diputada de Movilidad y Ordenación del Territorio y presidenta de Ortzibia, sociedad para el fomento del aeropuerto de Hondarribia, criticó ayer el paso que ha dado Aena y aseguró que «Madrid no atiende e ignora la solicitud de las instituciones vascas para que no acorte la pista». Tapia considera que con la adjudicación de las obras el Ministerio de Fomento «del que depende Aena» «desprecia el acuerdo alcanzado por las instituciones vascas en el seno de Ortzibia y condena al aeropuerto guipuzcoano a

una muerte lenta».

La diputada foral insistió en las acusaciones a Fomento por «ignorar la voluntad reiterada de las instituciones guipuzcoanas» de mantener la actual operatividad del aeropuerto «por lo que se hace imprescindible detener el proceso de acortamiento de la pista».

Rechazo de Ortzibia

Tapia lamentó que «no solo no han tomado en consideración la unánime petición, sino que se han negado a recibir a los representantes de Ortzibia. ¿Así entienden lo de respetar en Madrid lo que se acuerda por consenso aquí?».

Los integrantes de la sociedad Ortzibia -Gobierno Vasco, Dipu-

tación, Cámara de Comercio y los Ayuntamientos de San Sebastián, Irún y Hondarribia- criticaron también en un comunicado «la actitud mantenida por Fomento, que no ha dado ninguna oportunidad para realizar planteamientos progresivos del aeropuerto» y solicitaron paralizar la reducción de la pista, y que se redacte un nuevo plan director «que asegure la operatividad del aeropuerto, con los requisitos que esto requiera, incluido el estudio de impacto ambiental». Reclamaron también que se analice la afección a los municipios colindantes, «sea cual fuere la longitud de pista», y que se revise el acuerdo España-Francia.

Los miembros de Afodesa, la Asociación para el Fomento y Desarrollo del Aeropuerto, recordaron que la ejecución de las obras era un hecho conocido y lamentaron que «se siga perdiendo el tiempo». Su portavoz, Juanan Loira, subrayó de entrada que el recorte de la pista «se realiza por motivos de seguridad. ¿Quién se responsabiliza si pasa algo? La seguridad es un tema muy importante».

Desde Afodesa recordaron que llevan tiempo reclamando la necesidad de trasladar al Congreso un consenso institucional y de los partidos, «si es que lo hay», solicitando la modificación del plan director. Tanto el PP como el PNV pidieron el mes pasado, con distintos matices, la ampliación de la pista en 300 metros. El PSE-EE, por su parte, reclamó un estudio previo del impacto medioambiental de esta ampliación. Loira instó a instituciones y a partidos a defender una postura común «por encima de intereses partidistas».



Un avión despegando del aeropuerto de Hondarribia. [DE LA HERA]



La empresa Trakteplan diseñará el anteproyecto de la estación intermodal de Vitoria

SAN SEBASTIÁN.— El consejo de administración de la sociedad municipal Ensanche 21 adjudicó ayer a la empresa Trakteplan el diseño del anteproyecto de la estación intermodal de Vitoria que acogerá la terminal del tren de alta velocidad y la nueva estación de autobuses.

La propuesta no registra la necesidad de habilitar usos residenciales, pero contempla la construcción de un edificio de oficinas de quince alturas, un bloque de cuatro alturas para uso comercial o institucional y un hotel de siete plantas para unas 150 habitaciones.

El anteproyecto deberá estar listo en un plazo de diez meses y la estación de autobuses contará con 25 dársenas y cerca 600 plazas de aparcamiento, según informó el Ayuntamiento en un comunicado.

El consejo de Ensanche 21 adoptó esta decisión con el respaldo del PSE-EE, PP, PNV, la abstención de EB y el voto contrario de EA. La sociedad municipal ha adjudicado a la ingeniería Trakteplan el estudio de necesidades, de viabilidad y el anteproyecto de la futura terminal. La empresa se embolsará 464.000 euros por estos trabajos, informa Europa Press.

A los dos meses de la adjudicación del concurso se presentará el estudio de necesidades. Posteriormente deberá entregarse una propuesta arquitectónica. Sesenta días después deberá estar listo la documentación del planeamiento urbanístico y posteriormente, el anteproyecto para la estación.

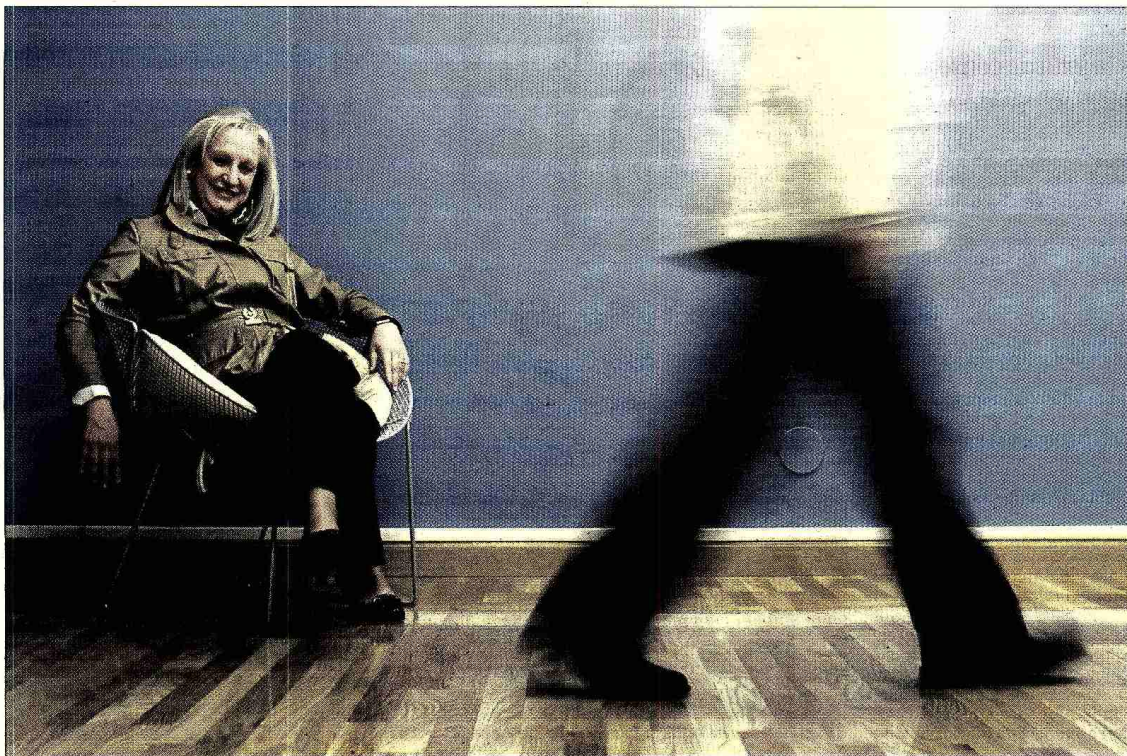
Tanto la zona de actuación de los autocares (zona de pasajeros y zonas de acceso) como el aparcamiento (500-600 plazas en cuatro plantas) se soterrarán. La estación intermodal acogerá la terminal del tren de alta velocidad y la nueva estación de autobuses, aunque se adelantará en una primera fase la construcción de esta última.



MARÍA TERESA RODRÍGUEZ BARAHONA

Directora de Relaciones Institucionales del Ministerio de Fomento

«La apuesta por la alta velocidad en España va a permitir que en 2020 seamos el país con más líneas y el País Vasco es una línea absolutamente prioritaria, porque está ligada a la conexión con Francia» «Conocer de primera mano todo lo que tiene que ver con Euskadi facilita la relación, pero no quiere decir que a todo se pueda decir que sí»



PABLO VIÑAS

«Este año se van a contratar obras en la 'Y' vasca por valor de más de 165 millones»

M. VEGA

VITORIA.- Logroñesa de nacimiento pero alavesa de adopción, María Teresa Rodríguez Barahona acaba de ser nombrada Directora General de Relaciones Institucionales del Ministerio de Fomento. A ella le corresponde canalizar la comunicación del Gobierno con las comunidades autónomas, los ayuntamientos e incluso con los países vecinos en las negociaciones para la construcción de nuevas infraestructuras. Un reto que aborda después de una larga trayectoria en la política vasca ya que ha sido presidenta de las Juntas Generales de Álava, diputada foral, parlamentaria y, por un breve espacio de tiempo, senadora. Es miembro de la ejecutiva del Partido Socialista de Euskadi.

Pregunta.- ¿Cuáles son las funciones de la Dirección que acaba de ocupar?

Respuesta.- Es una nueva Dirección dentro de las reformas que ha hecho el Gobierno tras la experiencia de la legislatura anterior que va dirigida a potenciar determinadas líneas de trabajo que ha entendido que eran importantes. Teniendo en cuenta que ya están en marcha todas las grandes líneas del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, se trata de dar más importancia a los aspectos que están

relacionados con la planificación y fomentar la cooperación con el conjunto de las administraciones. Se trata de tener una unidad específica que aglutine todas esas relaciones y les dé coordinación y coherencia, el fomento del diálogo y búsqueda de consensos. Casi todas las relaciones institucionales se plasman en convenios. En la legislatura pasada se suscribieron en cifras redondas mil convenios, muchos de los cuales siguen vivos.

P.- En su puesto va a ser tener que decir muchas veces que no, porque las peticiones serán enormes.

R.- El ministerio de Fomento es uno de los departamentos fundamentales de la política del Gobierno. Hay grandes obras y pequeñas y la demanda es tremenda. Ahora, con la desaceleración económica y

la crisis del ladrillo, se va a tratar de derivar hacia la obra pública. Cuando haya que decir que no, habrá que explicarlo adecuadamente.

P.- La Y vasca es la apuesta por la alta velocidad en Euskadi. ¿En qué momento está la obra?

R.- La apuesta por la alta velocidad en España va a permitir que en el 2020 seamos el país que más líneas va a tener. El País Vasco es una línea absolutamente prioritaria, porque además está ligada a la conexión con Francia. Hace muchos años que se viene hablando de esa infraestructura y ha sido en el 2006 cuando se llegó al acuerdo con el Gobierno vasco para hacer la mayor infraestructura que se ha realizado en el País Vasco. Están adjudicadas ya obras por valor de 780 millones y a lo largo de este año se van a adju-

dicar nuevos tramos por valor de algo más de 165 millones. Esa es la previsión y se va avanzando.

P.- Con esas nuevas adjudicaciones ¿quedarían ya contratados todos los tramos de los ramales alavés y vizcaíno?

R.- No, es la previsión de inversión de este año, pero todavía faltarían varios tramos. Y quedarían también las entradas a las capitales.

P.- ¿Para cuándo prevé que se adjudiquen esas entradas?

R.- No somos muy partidarios de dar fechas concretas. Sí que es verdad que se están dando algunas prioridades y en concreto Vitoria y Donostia son una prioridad, primero Vitoria, por el trabajo que se está desarrollando.

P.- ¿Por alguna razón se prioriza Vitoria? ¿No será porque cuenta con nuevo alcalde socialista?

R.- Porque en este momento se está trabajando ya en ello (risas).

P.- ¿Cómo se valora desde Madrid la amenaza expresa de ETA hacia esta obra y la presión de su entorno?

R.- Sabemos que se está produciendo una presión que está provocando unos retrasos, se presentan reclamaciones, y los plazos se ven sometidos a esas incidencias. Hay un movimiento, que puede ser algo ruidoso, pero la inmensa mayoría

de la sociedad del País Vasco entiende que esta obra es una necesidad para ponernos en primera línea para el siglo XXI. Las instituciones apuestan por ello y habrá que hacer frente a esa amenaza, con tranquilidad por supuesto, y siempre con los resortes que pone el Estado de Derecho. Sencillamente, la obra se hará, y lamentando estas cosas tan

«Tendremos que hablar con el Gobierno vasco de la gestión de los aeropuertos, todo se puede hablar»

contradictorias porque cuando se empezó la línea de Andalucía, los mismos que ahora se oponen entonces la reclamaban para el País Vasco porque decían que se estaba maltratando al País Vasco.

P.- La colaboración con el Gobierno vasco ¿es una garantía para quitar fuerza a ese movimiento?

R.- Sí, se entendió desde el primer momento que había que trabajar en sintonía y con el departamento de Nuria López de Gereñu hay una fluida relación.

P.- ¿Van a intentar que se reproduzca esa colaboración en otros temas?

R.- La posición del Ministerio es tratar de buscar la mayor fluidez y solventar los obstáculos que puedan surgir. Esa es una de las razones por las que se ha creado esta Dirección, que tenga una capacidad política y de interlocución, porque otras son demasiado técnicas. El conocer de primera mano, como es mi caso, todo lo que tiene que ver con el País Vasco facilita la relación, lo que no quiere decir que a todo se pueda decir que sí.

P.- Su dirección, por lo tanto, tienen un carácter muy político.

R.- Tengo que trabajar con otro punto, que es muy político, que es el secretario de Estado. Pero sí, tiene un marcado carácter político.

P.- La consejera ha solicitado participar en la gestión de los aeropuertos vascos ¿es factible?

R.- Tendremos que hablar, todo se puede hablar. No voy a entrar más en este momento.

P.- ETA ha vuelto a matar esta semana y en sus últimos comunicados ha amenazado directamente a los socialistas ¿como se sienten y como se está viviendo en su partido esta situación?

R.- Lo primero que se produce es una tristeza enorme que ante una oportunidad como la que hubo, ETA se mantenga en su obsesión asesina, fuera de lugar y de cualquier posibilidad de lograr algo. Los socialistas somos gente que hemos sabido estar siempre a las duras y a las maduras y éste puede ser un momento más. No van a cambiar un ápice nuestra disposición a seguir trabajando, entendiendo además que la sociedad está cada vez más alejada de su mundo. No estamos solos y sabemos que más pronto que tarde vamos a acabar con ellos, aunque nos hagan sufrir.



Imagen de las obras del puerto exterior de Ferrol. / GABRIEL TIZÓN

La conexión del puerto exterior de Ferrol aún no tiene fecha

Las empresas concesionarias pierden dinero debido al retraso

Casi siete años y tres legislaturas después de la colocación de la primera piedra del puerto exterior de Ferrol, un vial de 15 kilómetros y sólo dos carriles que conecta la dársena de Caneliñas para garantizar la viabilidad de la rada todavía está por terminar. El retraso en la obra perjudica a las empresas.

La compañía Endesa, que alimenta las calderas de la central de As Pontes con carbón impor-

tado, advirtió que podría verse obligada a rebajar la potencia de generación de la planta este verano por falta de combustible para producir "a plena carga". Lo mismo le pasa a la empresa consignataria COP Galicia, que invirtió ocho millones en la dársena y sostiene que sin vial, sus posibilidades de negocio son muy limitadas. "Estamos perdiendo dinero" asegura Sonia Vergara, responsable de la firma.

"Trabajamos con penosidad por un camino imposible", afirman responsables de las obras. Los trabajos se realizan en medio de las protestas vecinales, que denuncian el ruido y el flujo constante de camiones a pocos metros de sus viviendas. Alertan, además, de los riesgos para la salud "de los tráficos sucios" de carbón y *clínker*, un componente del cemento asociado a patologías respiratorias. **PÁGINA 2**

Fomento no pone fecha al final del vial del puerto exterior de Ferrol

Las empresas concesionarias denuncian pérdidas y condiciones penosas de trabajo

LORENA BUSTABAC
Ferrol

Es un gigante dormido atrapado en un callejón sin salida. El puerto exterior de Ferrol, la gran infraestructura portuaria que domina la entrada de la ría desde Cabo Prioriño, aguarda desde hace un año a que el Ministerio de Fomento complete un vial de 15 kilómetros y dos carriles que conecte la dársena de Caneliñas para garantizar la viabilidad de la rada. Una estrecha pista de asfalto plagada de baches y colapsada por el continuo tránsito de camiones es hoy el único camino para acceder al muelle exterior. Es la absurda paradoja de un gran puerto concebido por el Ejecutivo central como bálsamo económico para diversificar la industria de una comarca lastrada por la reconversión naval y que sin embargo, se planificó sin accesos terrestres ni ferroviarios durante el gobierno de José María Aznar.

El trazado "no es el mejor de los posibles" admite Amable Dopico, presidente del puerto ferrolano, "pero es el que hay. Ya no podemos perder más tiempo". La ejecución apresurada de una carretera de sólo dos carriles en el 70% del trazado y que presumiblemente será "lenta y demasiado estrecha", según los concesionarios del puerto, ha sido un despropósito administrativo en su concepción y un quebradero de cabeza técnico en su ejecución. Corrimientos de tierra y el desplome de varios taludes en Covas y Mouga obligaron a modificar el trazado ralentizando la obra. Los efectos secundarios del retraso en la ejecución del vial tienen consecuencias económicas "y sanitarias" para empresas y vecinos de las parroquias afectadas por el trazado de la vía.

La vertiente económica inquieta, fundamentalmente, a Endesa y COP Galicia. La compañía eléctrica, que alimenta las calderas de la central de As Pontes con carbón importado, advierte que podría verse obligada a rebajar la potencia de generación de la planta pontesa este verano por falta de combustible mineral

La obra tendría que haberse terminado en el primer semestre de 2007

para producir "a plena carga". Endesa, que invirtió 45 millones en la construcción de una nueva terminal en cabo Prioriño para importar cinco millones de toneladas anuales de hulla, opera desde el puerto interior en medio de las protestas vecinales que denuncian las molestias y los riesgos para la salud "de los tráfico sucios" de carbón y *clinker* —componente básico del cemento asociado a patologías



Obras en la carretera del puerto exterior de Ferrol a la altura de Cobas. / GABRIEL TIZÓN

Los vecinos sufren el ruido y el flujo constante de camiones

1 R Ferrol

La otra cara del retraso la sufren los vecinos de Ferrol Vello —a pocos metros del puerto interior— y de las parroquias de A Cabana, Valón, Mandiá, Doniños, Covas y Marmacón, que atraviesa el vial. Las molestias por el tráfico de camiones de obra y carga "son innumerables" según José Polo, presidente de la asociación vecinal de la zona rural. Además del ruido, el tráfico pesado y las incomodidades de tres años de obras, el flujo "constante" de camiones cargados de *clinker* los ha puesto en pie de guerra. Hace unas semanas, cortaron el tráfico en la carretera de Valón. "Los camiones exceden la velocidad y el peso permitido", se queja Polo. El colectivo que representa reclama a la Autoridad Portuaria de Ferrol que extreme las medidas de control en la descarga y el transporte, y amenazan con movilizarse de nuevo si el problema persiste.

respiratorias— a pocos metros de sus viviendas.

En la misma situación se encuentra COP Galicia. La empresa consignataria invirtió ocho millones en la dársena exterior y sostiene que sin vial, sus posibilidades de negocio "son muy limitadas". "Estamos perdiendo dinero" asegura Sonia Vergara, responsable de la firma. "Trabajamos con penosidad por un camino imposible. Planificamos los

Los vecinos del centro de la ciudad tampoco se libran. El retraso del vial a Caneliñas multiplica las descargas de granel sólido en los muelles interiores. Alberto Saavedra, presidente de los vecinos de Ferrol Vello advierte que el *clinker* "es un material tóxico y perjudicial". "Estamos rabiosos por molestar a la población", aseguran desde COP Galicia, "pero no podemos hacer otra cosa, no hay otro camino".

El retraso también preocupa a la clase política. Tanto el PP como el BNG anunciaron esta semana sendas iniciativas parlamentarias que trasladarán a la Cámara autonómica, al Congreso y al Senado para inquirir al Gobierno central por la conclusión del vial. El presidente del PP gallego, Alberto Núñez Feijóo, criticó en Ferrol los retrasos para conectar un puerto "baldío y mutilado sin una carretera que lo inaugure", mientras que el diputado nacionalista Francisco Jorquera exigió a Fo-

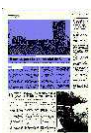
mento por escrito una "fecha concreta" para la conclusión de una "infraestructura fundamental". Mientras, sindicatos, empresarios y partidos políticos de la comarca se han aliado para reclamar la llegada del ferrocarril a Caneliñas mientras el Gobierno central guarda silencio.

La obra civil de la primera fase de la rada ferrolana (183 millones de euros) se inició en septiembre del 2001 y finalizó en mayo del 2005 mientras populares y socialistas cruzaban acusaciones sobre la responsabilidad de un puerto que se planificó sin accesos terrestres ni ferroviarios. Casi siete años y tres legislaturas después de la colocación de la primera piedra, con las obras de ampliación de la segunda fase ya en marcha —se adjudicaron en abril por 25 millones—, Fomento aún no ha puesto fecha oficial para la conclusión de una carretera de 15 kilómetros y 55 millones de euros que debía concluirse en 2007.

fletes de todo el año en función de las previsiones de Fomento. Los barcos llegan pero la carretera nunca está". La primera fecha de apertura que ofreció Fomento fue el segundo semestre de 2007. Se aplazó hasta marzo de 2008. La previsión no se cumplió y el final de la obra no tiene fecha oficial, aunque se apunta a finales de este año.

El estudio informativo se contrató en 2004 con el PP y lo licitó

el PSOE un año después. El primer tramo del vial, 4,9 kilómetros desde Cabo Prioriño hasta A Cabana, se adjudicó en septiembre de 2005 y el segundo, entre Fontemaior y Río do Pozo, cinco meses después. El Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao plantea "a medio plazo" la ampliación de dos a cuatro carriles, pero el Gobierno central aún no se ha pronunciado al respecto.



Recreación infográfica del proyecto elaborado por Trakteplan.

10 meses para la intermodal de Vitoria

Trakteplan tiene hasta la próxima primavera para redactar el anteproyecto

T. G. C.
Vitoria

La consultora alavesa Trakteplan se encargará de redactar el anteproyecto de la estación intermodal de Vitoria, una de las obras emblemáticas de la capital vasca, como adelantó ayer EL PAÍS. El Consejo de Administración de la sociedad municipal Ensanche 21 adjudicó ayer este informe previo a Trakteplan con el apoyo de socialistas, peneuvistas y populares, la abstención de EB y el voto negativo de EA. Desde ahora, y con un presupuesto de 464.000 euros, la firma tiene 10 meses de plazo para elaborar el estudio de ne-

cesidades y viabilidad y el anteproyecto de la futura terminal.

La propuesta de Trakteplan no incluye la necesidad de habilitar usos residenciales, pero prevé la construcción de un edificio de oficinas de 15 alturas, un bloque de otras cuatro alturas para uso comercial o institucional y un hotel de siete plantas con unas 150 habitaciones en total. En los tres sótanos de este bloque de servicios se construirá un aparcamiento que contará con 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 ejercerá de hito arquitectónico de esta nueva puerta de Vitoria.

Además, apuesta por la relación con el parque de Arriaga, el pulmón del norte de la ciudad, resulte lo menos agresiva posible. Así, 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 dentro del parque.

Otra de las características de la propuesta de la consultora vitoriana es la apuesta por un edificio sostenible, desde placas solares para generar energía hasta la recuperación del agua de lluvia para el riego y las

cisternas de los inodoros. Sin olvidar las citadas cubiertas ajardinadas de los edificios, que reducen además el excesivo impacto visual. Trakteplan estima que la construcción de esta nueva infraestructura costará 53,5 millones de euros.

El grupo municipal de Ezker Batua explicó su abstención porque, a pesar de que considerara necesaria la infraestructura, apostaba por la propuesta de la ingeniería Sener. "Ofrecía mejor acceso a la red de autobuses públicos y taxis y, en nuestra opinión, era menos agresiva con el parque de Arriaga", apuntó el portavoz local de Ezker Batua José Navas.



2.000 MILLONES

La Junta eleva un 200% la obra pública en el primer cuatrimestre

EXPANSIÓN. Sevilla

La Junta de Andalucía aumentó en un 200% la licitación de obras de infraestructuras en el primer cuatrimestre del año, pasando de los 666,1 millones de euros del mismo periodo de 2007 a los 2.001,2 millones en los primeros cuatro meses de este ejercicio, según datos de la patronal de grandes constructoras Seopan.

De esta forma, el Gobierno andaluz se ha convertido en la primera administración autonómica por volumen, con un 11% del total licitado por el conjunto de administraciones, esto es, los diversos ministerios, el total de administraciones autonómicas y las locales.

Líder nacional

Tras la comunidad, figura a distancia la Generalitat de Cataluña con 1.097 millones o, ya mucho más alejada, Castilla y León (487 millones).

En Andalucía el conjunto de administraciones públicas licitaron por un total de 3.312 millones en el primer cuatrimestre del año, un 42% más que en 2007 y un 18,5% del global de comunidades autónomas.



Vitoria adjudica el diseño de la intermodal

■ El Ayuntamiento de Vitoria ha adjudicado a la ingeniería Trakteplan el estudio de viabilidad, necesidades y anteproyecto de la nueva estación intermodal, informa **Marieta Vargas**. La firma alavesa ha estimado en 53,5 millones el coste total de la infraestructura, cuya primera fase deberá estar operativa para 2010, con la nueva estación de autobuses. Más adelante, también acogerá la terminal del tren de alta velocidad. Trakteplan se embolsará 464.000 euros por este estudio.



Baja la licitación de obra pública, que se vendió como salida a la crisis inmobiliaria

Almería es una de las dos provincias en las que las administraciones públicas invirtieron menos dinero para infraestructuras en 2007

IDEAL ALMERÍA

La licitación de las administraciones públicas en Andalucía descendió un quince por ciento en el último trimestre de 2007 respecto al mismo período del año anterior con una evolución desigual de la obra civil, que disminuyó un 28 por ciento, y de la edificación, que aumentó un 56 por ciento.

El volumen total licitado en Andalucía en ese trimestre por la administraciones públicas se elevó a 1.877 millones de euros, de los que 1.345 millones fueron para obra civil y 532 millones para edificación, según el último informe de la Federación Andaluza de Empresarios de la Construcción Fadeco que se basa en datos facilitados por el Ministerio de Fomento.

En el conjunto del año 2007 la licitación pública en Andalucía superó los 6.000 millones de euros.

A la cola

Por provincias, el mayor volumen de licitación se concentró en Málaga, con el 23,1 por ciento del total, seguida de Sevilla (22,1 por ciento), Granada (13,7 por ciento),

Cádiz (13,4 por ciento), Jaén (9,5 por ciento), Córdoba (6,6 por ciento) y Almería (6,5 por ciento) y Huelva (5,1 por ciento).

La media de inversión por persona mayor de 16 años fue en Andalucía de 964 euros frente a 1.042 euros del trimestre anterior.

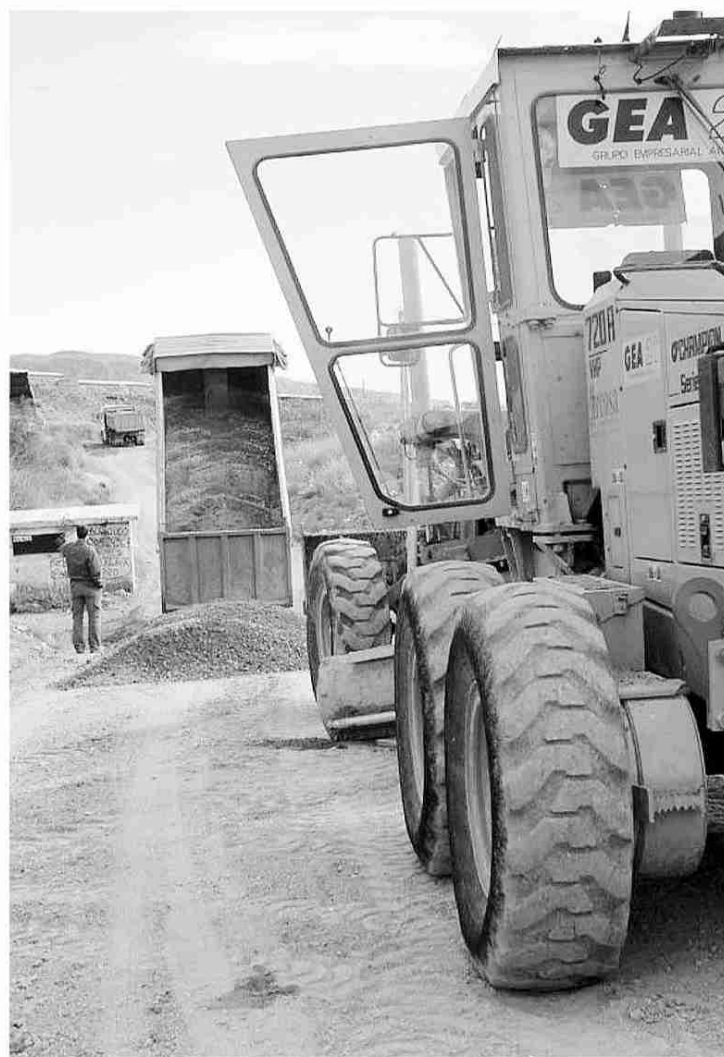
En 2007 se visaron en Andalucía 114.896 viviendas, el 17,6 por ciento del total de España, lo que supone una desaceleración respecto al año anterior, según el informe, que prevé que esta situación se prolongará en los próximos trimestres.

Más VPO

El número de viviendas protegidas iniciadas en 2007 en la comunidad andaluza se elevó a 15.938, el 19 por ciento del total nacional, mientras que las terminadas ascendieron a 9.070, el 13,5 por ciento del total nacional.

Según los mismos datos, en Andalucía se iniciaron 5.391 edificios, el 20,1 por ciento del total de España, mientras que la superficie edificada representa (3.455.000 metros cuadrados) el 16,8 por ciento del total.

La situación esbozada por Fadeco no sorprende, sino que viene a confirmar las tendencias que



EN CONSTRUCCIÓN. Arreglos en una vía. / IDEAL

empezaron a marcarse hace meses.

No obstante, resulta curioso que baje en Andalucía la licitación de obra pública, ya que desde el Gobierno central y desde la Junta de Andalucía se ha insistido en los últimos meses en que el parón de la construcción de iniciativa privada se iba a compensar con las infraestructuras, para incentivar la economía.

Antídoto

Es decir, que el antídoto al freno en la venta de viviendas iba a ser precisamente la obra pública, pero

entonces sorprende que se haya licitado menos que el pasado año, cuando la crisis todavía no había llegado.

En la provincia de Almería es aún más reseñable la cifra de licitación, no sólo porque es de las más bajas de Andalucía, sino porque la llamada 'crisis del ladrillo' se está cebando especialmente con esta provincia.

Habrà que esperar a los próximos meses, cuando se pongan en marcha las distintas infraestructuras comprometidas por la Junta de Andalucía y el Gobierno central.



ADMINISTRACIÓN ADJUDICACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

La Coma i La Pedra adjudicó más de 600.000 euros en obras a la constructora de dos ediles

El actual alcalde de CiU y su padre durante los dos pasados mandatos, entre 2002 y 2007

El ayuntamiento de La Coma i La Pedra adjudicó obras por valor de más de 600.000 euros entre 2002 y 2007 a la constructora familiar de dos ediles en el gobierno, uno de ellos el actual alcalde de CiU. La firma Caopsa, adjudicataria de estos trabajos, tiene como apoderado a Josep Escarré,

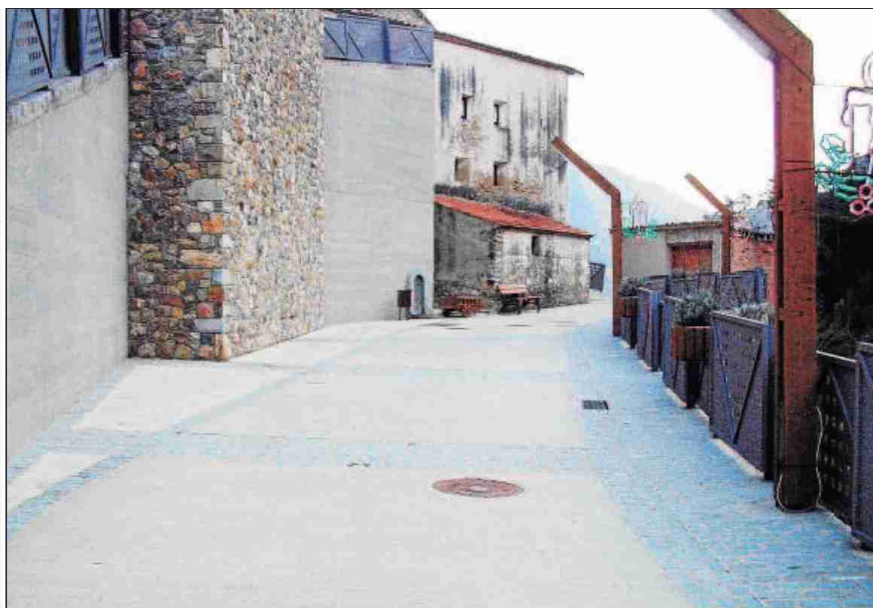
concejal entre 1999 y 2003. En el siguiente mandato, entre 2003 y 2007, su hijo, Marc Escarré, trabajador de la empresa y actual primer edil, ocupó también una concejalía. El consistorio asegura que no hubo incompatibilidad entre la dedicación profesional de los ediles y sus cargos.

R. RAMÍREZ

|| LLEIDA || La empresa familiar de dos ediles en el gobierno de La Coma i La Pedra se adjudicó entre 2002 y 2007 obras por valor de más de 600.000 euros en diferentes concursos convocados por el ayuntamiento de CiU durante los dos pasados mandatos. La firma adjudicataria de estos trabajos, Constructora Auxiliar de Obra Pública SL (Caopsa), tiene como apoderado a Josep Escarré Vila, concejal entre 1999 y 2003. Su hijo, Marc Escarré, ocupó la concejalía de obras y servicios en el siguiente mandato y se convirtió en alcalde tras las elecciones de 2007. El primer edil es también miembro del consell del Solsonès y trabaja en la empresa de su familia.

Caopsa se adjudicó en marzo de 2007 la pavimentación de aceras del núcleo de La Coma por 99.903 euros. El concurso se decidió dos meses antes de las elecciones municipales. Entre abril y junio de 2002, el consistorio contrató con esta empresa obras de rehabilitación del núcleo histórico por 360.062,51 euros y trabajos para rehabilitar la piscina municipal por 161.241,94 euros. En estos dos últimos casos, las adjudicaciones no rebajaron ni un sólo céntimo el presupuesto de la licitación.

El entonces alcalde, Josep Canals, explicó que la constructora de la familia Escarré "fue la única que se presentó a estos dos concursos" y rechazó cual-



La empresa familiar del alcalde ejecutó obras de rehabilitación en calles del municipio de La Coma i La Pedra.

quier incompatibilidad entre la actividad profesional de los ediles y sus cargos públicos. "Era un momento de mucho trabajo en el sector de la construcción y era difícil encontrar empresas para obras", argumentó el ex primer edil, que aseguró que las adjudicaciones se hicieron de acuerdo con la normativa.

Caopsa se adjudicó también obras de pavimentación de ca-

lles y caminos, licitadas con un presupuesto total de 160.586 euros. Este diario no ha podido precisar el importe de las contrataciones. La misma empresa ejecuta la ampliación del archivo comarcal, adjudicada por el gobierno de CiU en el consell del Solsonès. El actual alcalde aseguró que el ayuntamiento adjudicó las diferentes obras de acuerdo con la ley. "El consisto-

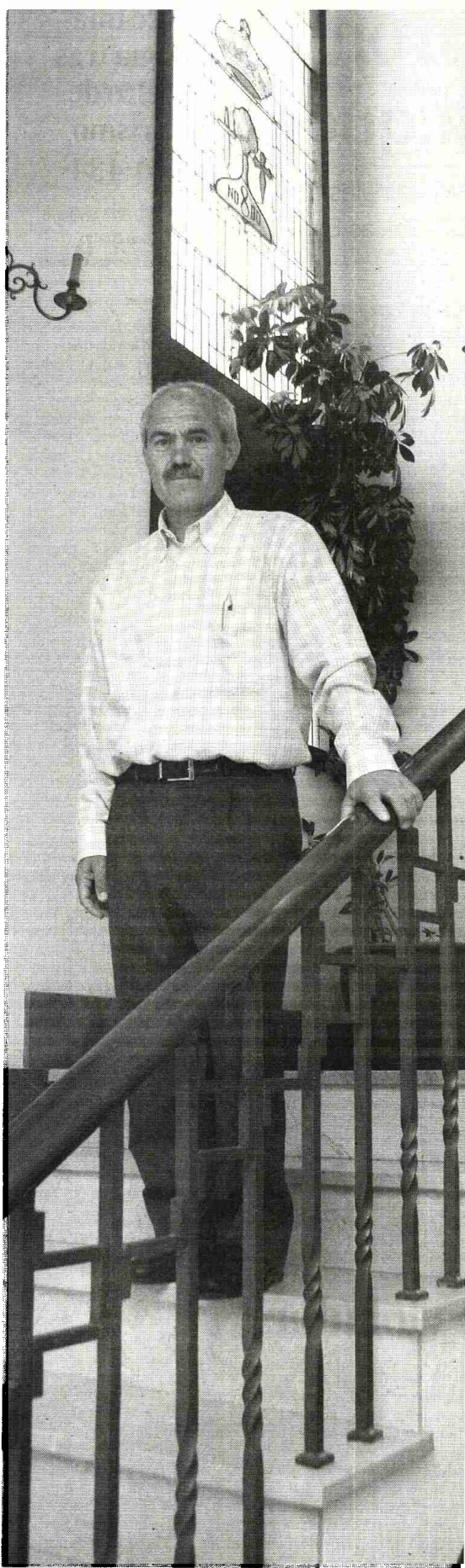
rio no ha cometido ilegalidades", subrayó el primer edil, que destacó que los trabajos encargados por el consistorio "se ejecutaron tal como estipulaban los contratos". La ley electoral señala como incompatibles con el ejercicio del cargo de concejal los "contratistas cuya contratación corra a cargo de la corporación municipal", aunque la normativa prevé excepciones.

La misma firma ejecuta obras del consell comarcal del Solsonès

■ La empresa Constructora Auxiliar de Obra Pública SL (Caopsa) ejecuta actualmente las obras de ampliación del archivo comarcal del Solsonès, una obra adjudicada por el consell el pasado mes de diciembre por 202.489 euros. El alcalde de La Coma i La Pedra, Marc Escarré, es también miembro del equipo de gobierno del ente comarcal, en manos de CiU (ver SEGRE del pasado 22 de mayo). Escarré aseguró entonces que no había participado en el proceso de adjudicación y que la elección se decidió en base a un informe técnico que avaló la opción de Caopsa.

En el mismo sentido se pronunció el presidente del consell, Marià Chaure (CiU). Entre los diferentes grupos de la corporación comarcal, tan sólo el grupo de El Comú criticó la adjudicación, un hecho que su portavoz, Marcel Colell, calificó como "feo, pero legal".

Manuel Naranjo Díaz (IU). Alcalde de Hinojos



El alcalde de Hinojos, .

BEGONA MORA

“El trazado norte es la opción más factible para unir Huelva y Cádiz”

El alcalde afirma que Cinta Castillo pondrá a Doñana y a Hinojos en las posiciones que por justicia le corresponden

Helenio Ponce / HUELVA

Manuel Naranjo accedió por primera vez a la Alcaldía del Ayuntamiento de Hinojos la pasada legislatura. Gobernó en minoría y sin pactos, lo que le supuso muchos sacrificios, muchas horas de insomnio y el recibir muchos golpes directos del PP y del PSOE, tantos que tuvo la sensación de ser un saco de los que utilizan los boxeadores para entrenarse. Ahora, tras los resultados de las últimas elecciones municipales, donde logró la mayoría con seis concejales de IU, afronta con cierta tranquilidad y sosiego estos años de mandato.

-Hinojos es un municipio íntimamente vinculado con Doñana, pero ¿qué es lo que aporta al Espacio Natural y qué es lo que recibe a cambio?

-Hinojos tiene 31.986 hectáreas de superficie, pues bien, de esas, unas 20.000 están protegidas y tienen una importancia natural bastante considerable. Es decir, nosotros le aportamos casi dos tercios de nuestro término. Además, albergamos unas 8.500 hectáreas de marisma que se pueden considerar como el corazón de Doñana, la zona más rica, la más diversa e incluso, en nuestros montes, que tienen una extensión de unas 4.160 hectáreas, se encuentran una gran parte de la población de lince. A pesar de esta aportación, Hinojos se ha llevado muchos años siendo el gran olvidado, el gran olvidado de Doñana. No obstante, desde hace unos años para acá, Doñana con Hinojos está teniendo bastante sensi-

bilidad y recibiendo un trato igualitario con el resto de municipios que conforman el núcleo de este Espacio Natural.

-Da la sensación que Almonte se lleva siempre el protagonismo cuando se habla de este entorno natural...

-Efectivamente, porque además de tener más superficie, siempre ha tenido más capacidad de gestión y porque ha tenido y tiene a un alcalde, Francisco Bella, que se ha preocupado y desvelado por los intereses de su municipio. Bella ha sido capaz de incardinar lo que ellos llaman desarrollo sostenible y el de controlar todas las esferas políticas, institucionales y sociales relacionadas con Doñana.

FIRMEZA

“Lo que no aceptamos es que venga alguien del exterior a decirnos cuál es el desarrollo sostenible que debemos implantar”

-Los municipios del entorno estáis reclamando más participación en la gestión de este espacio protegido. ¿Por qué?

-Lo que no podía ser es que realizaran esta función agentes externos a la comarca. Ahora, los dos municipios onubenses que configuramos Doñana lo decimos al unísono con una voz fuerte y clara: nosotros debemos ser los protagonistas de nuestra historia, porque somos instituciones ma-

yores de edad, porque sabemos dónde estamos y a dónde queremos llegar. Lo que no aceptamos es que venga alguien del exterior a decirnos cuál es el desarrollo sostenible que debemos implantar en nuestros términos. Nadie nos debe imponer nada, las pautas a seguir para lograr este desarrollo sostenible somos nosotros los que debemos fijarlas.

-¿Con el nombramiento de la onubense Cinta Castillo como consejera de Medio Ambiente, las relaciones con la administración autonómica se normalizarán?

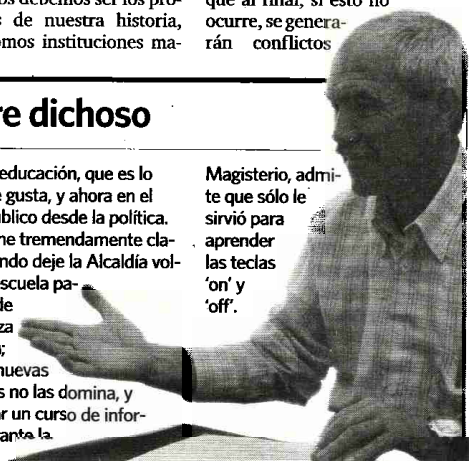
-Con la anterior consejera, Fuentesa Coves, el Ayuntamiento de Hinojos nunca tuvo ningún tipo de problemas, siempre comprendió la posición de esta Corporación. Sin embargo, por la dinámica por la que se habían desarrollado los acontecimientos, pensaron que teníamos que actuar bajo la tutela de un ente ajeno a los municipios. Al final lo comprendieron y paralizaron los trabajos que se iniciaron para configurar el II Plan de Desarrollo Sostenible del Entorno de Doñana. El problema quedó resuelto cuando se permitió a los ayuntamientos exponer sus pautas de actuación, sus propuestas y las acciones que se deberían realizar en los distintos municipios. Ahora, con Cinta Castillo, estoy seguro que, aunque tenga que velar como consejera por toda la geografía andaluza, pondrá a Doñana y a Hinojos en las posiciones que por justicia le corresponden. No me cabe la menor duda. Porque al final, si esto no ocurre, se generarán conflictos

Se considera un hombre dichoso

MAESTRO. Con 50 años recién cumplidos y maestro de profesión, Manuel Naranjo dice que llegó a la política por casualidad y porque siempre, en el fondo, ha tenido inquietudes sociales. Reconoce no tener ningún tipo de aspiraciones dentro de IU y se considera un hombre dichoso, porque se conforma con lo que tiene y con lo que es, y afortunado porque ha trabajado toda su vida, y en el momento preciso, donde ha querido: en la agricul-

tura, en la educación, que es lo que más le gusta, y ahora en el servicio público desde la política. Incluso tiene tremendamente claro que cuando deje la Alcaldía volverá a su escuela para utilizar de nuevo la tiza y la pizarra; eso sí, las nuevas tecnologías no las domina, y tras realizar un curso de informática durante la carrera de

Magisterio, admite que sólo le sirvió para aprender las teclas 'on' y 'off'.



que nadie los quiere.

—¿Para usted cuál es la mejor alternativa para conectar Huelva con Cádiz?

—La comunicación entre ambas provincias debe hacerse por el trazado norte, que es la opción más factible. Eso sí, lo más alejado posible de Doñana para que no afecte jamás al espacio natural ni a ningún ecosistema, pero que cubra las necesidades de movilidad y de accesibilidad que tienen los ciudadanos de Huelva y Cádiz.

—¿La propuesta de la Junta de la S-40, qué le parece?

—A lo mejor se queda un poco retirada esta opción, pero como considero que la comunicación es necesaria, que se haga por donde se tenga que hacer y por donde se vea más viable.

—¿Una vez terminada la romería del Rocio, cómo se encuentran los caminos de Hinojos?

—Se han quedado perfectamente limpios, como si no hubiera pasado nadie. Otras zonas del territorio del entorno de Doñana y otros caminos públicos dan pena de verlos. Sé que me llevado muchos chaparrones por parte de los medios de comunicación, sobre todo de Sevilla, porque decían que yo quería cobrar un canon a las nueve hermandades rocieras que utilizan los caminos de Hinojos. Y

DOÑANA

” A pesar de aportar casi dos tercios de nuestro término, Hinojos se ha llevado muchos años siendo el gran olvidado”

eso es mentira, lo único que quería era que las hermandades se implicasen y se corresponsabilizasen, y que supieran que estaban pisando una finca pública, en este caso concreto del Ayuntamiento.

—¿Y al final quién se ha encargado de limpiar los caminos?

—El Ayuntamiento de Hinojos.

—¿Pero eso era lo que usted no quería, que el coste repercutiera de las arcas municipales?

—Pero es que al Ayuntamiento no le ha costado dinero, porque las hermandades se han responsabilizado y han pagado.

—¿Cuánto han tenido que aportar las hermandades?

—Lo que se les pidió: 700 euros. Yo no sé quien ni por qué se ha montado la polémica este año, cuando el Ayuntamiento viene realizando esta misma política desde hace 5 años y todas las hermandades la habían aceptado. Yo tengo que velar por los intereses de mi pueblo y con esa limpieza, que no sale del erario público, también he generado unos puestos de trabajo durante unos días. Ese era mi objetivo y lo seguiré manteniendo llueve o ventee. El que no esté de acuerdo que transite por el camino de Los Llanos, donde otras administraciones e instituciones son más condescendientes.

CANON ROCIERO

” Las hermandades han aportado lo que se les pidió: 700 euros. El que no esté de acuerdo, que transite por el camino de Los Llanos”

LIMPIEZA

” Los caminos de Hinojos han quedado perfectamente limpio; otras zonas del entorno de Doñana, dan pena verlas”

PLAN GENERAL

” Es muy posible que el próximo mes de junio y a más tardar en julio, tengamos la aprobación inicial del PGOU”

FILOSOFÍA

” El Ayuntamiento va a ser duro en sus planteamientos urbanísticos porque me preocupa que mi pueblo pierda emociones”



Manuel Naranjo, ante las puertas del Ayuntamiento de Hinojos, que gobierna desde hace cinco años, aunque ahora con mayoría absoluta. BEGOÑA MORA

“Queremos aprobar un PGOU que frene la presión que viene de Sevilla”

Helenio Ponce / HUELVA

—¿A nivel estrictamente municipal, qué proyectos destacaría durante la presente legislatura?

—Hay varios, aunque el principal es sacar adelante el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). Porque nuestro objetivo es quitarnos la presión urbanística que tenemos con el área metropolitana de Sevilla que se va expandiendo y que intenta llegar al municipio. Queremos aprobar un Plan General que nunca posibilite ese desarrollismo y que por lo tanto, ponga freno a esa presión que nos viene de la capital hispalense.

—¿Pero esa presión urbanística

ha llegado al Condado?

—Claro, está llegando, y en algunos pueblos de una forma casi salvaje. Por eso, el Ayuntamiento de Hinojos va a ser duro, casi cruel, rígido en esta materia, porque a mí me preocupa que mi pueblo pierda emociones y se desarraigue, que se desculturalice, se desnaturalice y que olvide las raíces y los vínculos afectivos. El atropello que se ha producido en el Aljarafe sevillano no lo quiero.

—¿Cómo se encuentra el proceso del nuevo PGOU?

—Se ha aprobado el avance y es muy posible que el próximo mes de junio y a más tardar en julio, tengamos la aprobación inicial. Nuestra intención es que sea en junio, para que así el periodo de alegaciones se pueda concretar entre julio o septiembre. No que-

remos utilizar agosto, para que nadie nos pueda decir que no se ha enterado, ya que nuestro PGOU, por las líneas que hemos marcado, tendrá alegaciones por lo restrictivo que es. Por ejemplo, una de las nuevas normas que introducimos es que a menos de 300 ó 400 metros de los montes públicos, no se pueda construir ningún cuarto de aperos, porque

ORDENACIÓN

” Queremos configurar un marco legislativo local que ponga orden y que regule los ámbitos que aún no están delimitados

eso no supone ningún tipo de desarrollo para el municipio.

—¿Qué otras iniciativas promoverá usted en estos años?

—Otra de las metas es configurar un marco legislativo municipal que ponga orden y que regule los ámbitos que aún no están delimitados. Por ejemplo, tenemos ordenanzas de caminos, de contaminación acústica, de limpiezas, pero nos falta uno de pasturaje de la marisma y otro de instalaciones deportivas. Otro objetivo es propiciar un desarrollo sostenible que se fundamente en una gestión racional de los recursos y, por último, conseguir que la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir limite el alumbramiento de pozos salvajes en la zona, porque después del pozo viene el mal llamado cuarto de aperos.



URBANISMO

Rincón impulsará este verano obras pendientes en sus infraestructuras

La remodelación de la Avenida Filipinas y del arroyo Serrezuelas, trabajos previstos para los próximos meses



Tramo de la Avenida Filipinas de Rincón de la Victoria.

Mayte Cortés / RINCÓN DE LA VICTORIA

El concejal de Infraestructuras, José Rodríguez (Psirv), no es amigo de dar plazos a la ligera, pero tiene casi 3 millones de euros pendientes de gastar en seis de las actuaciones más importantes previstas en el municipio. Espera consensuar las fechas con el resto de áreas de la Corporación y las asociaciones, por lo que su intención es comenzar con las dos prioritarias, la remodelación de la avenida de Filipinas y la del arroyo Serrezuela, lo antes posible.

Rodríguez explicó que ésta última no es una zona que pueda crear "grandes problemas de cara al verano", por lo que la próxima semana espera sacar a concurso la licitación de los trabajos "para empezar cuanto antes".

Esta actuación cuenta con un

presupuesto de 585.000 euros y consiste en la creación de una zona deportiva y de ocio de 4.600 metros cuadrados entre la Avenida de la Axarquía y el Camino Viejo de Vélez.

El Ayuntamiento va a acondicionar la parcela con una pista de fútbol 7, una de baloncesto y dos de pádel. Además, contará con zonas de juegos para niños, aparatos de ejercicios físicos para personas mayores, aseos, vestuarios, senderos peatonales y zonas verdes.

Con respecto a la transformación de la Avenida de Filipinas en un bulevar, el concejal de Infraestructuras es más precavido dado el crecimiento que experimenta el municipio en la época estival. "Somos conscientes de los problemas que acarrea una obra y nosotros trabajamos siempre mirando el turismo. El

proyecto está terminado y esta semana también evaluaremos los costes para sacarla a concurso. Podríamos empezarla a finales de verano", informó.

Además, especificó que tras estas obras continuará con "otras más pequeñas pero igual de necesarias" en la calle Poeta Manuel Alcántara, en la Avenida de la Candelaria donde se renovará la iluminación o en la Avenida de Málaga donde se llevará a cabo la séptima fase del acerado.

En total son seis las actuaciones incluidas en el proyecto de renovación y modernización integral del municipio que cuentan con un presupuesto de 2,9 millones de euros financiados a través de un crédito de interés fijo del 0,5% del Instituto de Crédito Oficial (ICO) del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.



La llegada del AVE ► Preparativos para participar en la puesta en marcha de la línea

El sector de la construcción se posiciona para las obras del AVE en Extremadura

La puesta en marcha del corredor Madrid-Badajoz dejará 2.500 millones de euros en contrataciones

Firmas regionales como Imedexsa y Trex cuentan con experiencia en el montaje de otros trayectos

DANIEL BARRASA
region@extremadura.elperiodico.com
MEHIDA

Las empresas extremeñas del sector de la construcción se preparan para el arranque definitivo de las obras del corredor del AVE entre Madrid y Lisboa que atravesará toda la región. Algunas de ellas ya cuentan con experiencia en la puesta en marcha de la alta velocidad ferroviaria, y otras incluso se han constituido o especializado para la ocasión.

En una obra de la envergadura como la que conlleva el AVE, que supondrá la inversión en Extremadura de unos 2.500 millones de euros para completar un recorrido de más de 300 kilómetros, entran a formar parte numerosas empresas de sectores muy distintos, que llevan tiempo preparándose para el comienzo de las obras en todos los tramos previstos, un momento que no puede demorarse mucho más tiempo, teniendo en cuenta que la fecha de puesta en servicio de la línea se sitúa el año 2010.

En Extremadura hay dos empresas que acumulan una gran experiencia en este tipo de actuaciones. La primera de ellas es Industrias Mecánicas de Extremadura, Imedexsa, con sede en Casar de Cáceres, que se dedica a la construcción de los soportes de los cables que transportan la energía eléctrica que impulsa a los trenes. Este tipo de estructuras metálicas, de 400 kilos cada una, se colocan por pares cada 70 metros a lo largo de la vía.

Esta empresa cacereña ya ha construido postes de estas características para el AVE Madrid-Barcelona y el Córdoba-Málaga, y ahora aspira al proyecto que unirá Valencia con la capital de España. El corredor extremeño es uno de sus principales objetivos, ya que le permitiría dar salida a unas 3.000 toneladas de acero, y una facturación que superaría los 6 millones de euros.

Otra empresa extremeña acostumbrada a participar en la puesta en marcha de líneas de



► Un tren de la línea Madrid-Tarragona con postes del cableado suministrados por la fábrica Imedexsa



► Vista de la fábrica de traviesas de hormigón de ESF.

alta velocidad es Técnicas Reunidas Extremeñas, Trex, que radica en Malpartida de Plasencia. Su labor comienza cuando terminan los demás, ya que consiste en la señalización de las vías. De hecho, es la única factoría que produce señales para las vías del AVE en toda España.

BALASTO // Otras empresas de la construcción en Extremadura buscan alianzas en el panorama nacional para presentarse a los concursos. De esta forma, Magenta ha formalizado una Unión Temporal de Empresas con Corisan-Corviam para la licitación del subtramo Cáceres-Aldea del Cano, cuya adjudicación está prevista para antes de que concluya el mes de mayo. La labor en este caso de la firma extremeña se fundamenta en prestar apoyo a la constructora nacional para, por ejemplo, la subcontratación de maquinaria y otros servicios demandados.

En este punto, las constructo-

ras necesitan suministrarse de material para poder levantar la plataforma sobre la que discurren las vías. Uno de estos elementos es el balasto, que es el material utilizado como base sobre la que posteriormente se colocarán las traviesas de las vías.

El corredor extremeño del AVE demandará unos 3.500.000 de metros cúbicos de este material compuesto por roca triturada, cuya función es dotar de estabilidad a la vía férrea.

En Extremadura hay cuatro canteras con capacidad para participar en la construcción de las líneas de alta velocidad ferroviaria, ya que cuentan con el distintivo de calidad que otorga ADIF. Éstas son propiedad de las empresas Gévora Construcciones, en Navalmoral de la Mata, Áridos CG en Garrovillas, Pizarra Villar del Rey, y Econisa, en Jerez de los Caballeros.

Pasa a la página siguiente



La llegada del AVE ► Primeras adjudicaciones a firmas de la región

Viene de la página anterior

Las canteras extremeñas son las que más papeletas tienen para suministrar balasto al AVE extremeño. La razón es la misma por la que les resulta tan complicado dar salida al balasto a través de proyectos en otros puntos del país: el encarecimiento del producto al ser transportado.

Este mismo planteamiento ha llevado a Constructora Hispánica a levantar en Guadalupe (Badajoz) una empresa dedicada a la construcción de traviesas. La fábrica aún no está operativa, aunque cuenta con todos las licencias y está a la espera de iniciar la actividad en próximas fechas.

En concreto, la empresa Emérita Servicios Ferroviarios S.A. ha sido creada para el desarrollo de los prefabricados de hormigón y especializada en traviesas para el ferrocarril. Los promotores eligieron esta demarcación por gozar de una situación "privilegiada", ya que no existe una fábrica similar en 300 kilómetros de distancia, con lo que prácticamente se asegura el suministro de este material a la línea Madrid-Badajoz y su continuación hacia Portugal. ■

Joca y Gallardo participan en la obra del trazado Mérida-Badajoz

Trabajan en uniones con empresas nacionales

D. D. R.
region@extremadura.elperiodico.com
MÉRIDA

El tramo en el que están más avanzados los trabajos para la puesta en servicio del AVE entre Madrid y Badajoz, a través del corredor que unirá la capital española con Lisboa, es el que une a la capital pacense con Mérida, que tiene un total de 37 kilómetros, a falta de definición de las estaciones y las entradas a las ciudades. Este recorrido, dividido en dos subtramos, cuenta con la participación en sus obras de dos empresas extremeñas como son Joca Ingeniería, del Grupo Katry, y AGG Occidental Empresa Constructora, del Grupo Industrial Alfonso Gallardo.

La primera de ellas, Joca Ingeniería, se hizo en octubre del 2007 con las obras del subtramo Mérida-Montijo, valoradas en 58 millones de euros y un plazo de ejecución de 14 meses, por lo



►► Obras del AVE en Guadalupe del Caudillo en noviembre del 2007.

que debe estar finalizada en diciembre del presente año. Esta adjudicación se produjo después de presentarse al concurso con Construcciones Sarrión, con

quien formalizó una Unión Temporal de Empresas. Previamente, con vistas a la llegada de las obras del corredor extremeño del AVE, a finales del año 2006 se hizo con el 100% de la empresa Contratas Intervías del Levante, a quien le acaba de ser adjudicado un tramo de la línea de alta velocidad Málaga-Córdoba. Esta operación tuvo como objeto reforzar la posición de la firma extremeña en el sector de la industria auxiliar ferroviaria, con experiencia en obras de alta velocidad ferroviaria.

Por su parte, la firma del empresario jerezano Alfonso Gallardo suscribió otra UTE con GEA 21 que le sirvió para hacerse con la construcción del subtramo entre Novelda y Montijo por 41 millones de euros. Este trazado, que fue adjudicado en junio del pasado año, tiene una recorrido de 20 kilómetros y un plazo de ejecución de 18 meses, lo que significa que la obra debe estar entregada aproximadamente en el primer trimestre del 2009. ■



INVERSIÓN

El Gobierno da un impulso a la obra pública

REDACCIÓN

■ 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 por ciento, siendo éste uno de los ob-

jetivos 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 del 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 informaron fuentes del Gobierno regional.

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 por ciento 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 resi-

den 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. Además, se han autorizado inversiones por importe de otros 21 millones de euros en este departamento.



UNA CIUDAD 'PATAS ARRIBA'

■ Trece proyectos de envergadura



Las seis grandes obras paralizadas en la ciudad suman casi 50 millones de euros

- El Cabildo acomete la rehabilitación de la Casa Condal y reforma la plaza y la Basílica de San Juan
- Los aparcamientos subterráneos siguen como asignatura pendiente para el crecimiento del casco

Antonio José Fernández
TELDE

Las seis grandes obras públicas localizadas en el casco de Telde que promueven distintas administraciones –con el Ayuntamiento a la cabeza– y que se encuentran paralizadas desde hace años suman un presupuesto global de casi 50 millones de euros, según los cálculos efectuados en base a sus proyectos.

La situación de parálisis total que aqueja a estas iniciativas desde el anterior mandato contrasta notablemente con el impulso que ha experimentado la licitación de varios trabajos de rehabilitación del patrimonio histórico-artístico del entorno de San Juan, donde a día de hoy pueden contabilizarse tres actuaciones de envergadura en plena fase de ejecución –la plaza de San Juan, las torres de la basílica y la Casa Condal de la calle Conde de la Vega Grande– gracias a la decidida implicación del Cabildo de Gran Canaria, que aporta a las mismas casi tres millones de euros.

Al final de la primera década del siglo XXI, el aspecto de ciudad a medio hacer sigue siendo la nota predominante. Las dis-

tintas instituciones han concluido algunas de las inversiones que se planearon tras cruzar el umbral del año 2000 –como la rehabilitación de San Francisco o la remodelación de aceras en San Gregorio y San Juan–, pero las intervenciones más significativas están aún a medio hacer, están paralizadas o no han pasado de los planos.

La lista de asuntos pendientes sigue estando encabezada por el Palacio de la Cultura y de las Artes de Arnao. En cinco años no se ha movido ni un bloque en el interior del coliseo. El último presupuesto estimado requería una inversión de 33 millones de euros. De momento, el Consistorio dice que se conforma con sacar a licitación un pequeño proyecto para adecuar su imagen mientras llega más dinero.

El aparcamiento que tiene justo a sus pies es otra de las históricas rémoras. La quiebra de la concesionaria ha concluido en

una estampa sencillamente penosa: el parquin a medio hacer. Y el otro medio, precintado desde hace ya meses por incumplir las medidas de seguridad. La consecuencia de todo ello es que su cubierta, ideada hace una década para albergar una gran plaza mayor, se ha convertido en un improvisado aparcamiento.

APARCAMIENTOS. Y es que este problema, el de la falta de estacionamientos, se ha erigido en el principal caballo de batalla para la Concejalía de Obras Públicas. El inmueble pergeñado en la trasera de la Basílica también está a medias, azotado por los problemas jurídicos y burocráticos. A falta de una solución –algo que también se busca para el parquin de Picachos– los vecinos dejan sus coches donde pueden.

En materia de comunicaciones es donde mejores noticias hay. El Cabildo ya contrató a finales de 2007 la construcción del gran viaducto de San Gregorio –4,6 millones– y se espera que este año arranquen de una vez los trabajos de edificación del mismo. Unirá Telde con San José de Las Longueras.

Detrás de los nuevos 25.000 habitantes

El crecimiento previsto por el Plan General deja bien a las claras la opción de que Telde sume otros 7.000 habitantes dentro de no muchos años, a los 18.529 más que el Instituto Nacional de Estadística (INE) computó el 1 de enero de 2007. Los nuevos complejos residenciales planificados en el extrarradio de la circunvalación –los de La Vega y el futuro Cruce de Melena– jugarán un papel fundamental al respecto, si bien también se contempla la culminación de una significativa cantidad de solares aún vacíos en la zona de Los Llanos. A los aparcamientos reseñados hay que añadir los anteproyectos de los parques contemplados en los subsuelos del parque Franchy Roca y Doña Rafaela. Si se terminan aceptando, habrá más plazas para los coches. | A. F.

La inversión privada también se enfrenta a varios retos. De un lado, la primera urbanización que ha logrado saltar el obstáculo de la circunvalación, La Vega, se levanta sin prisas, pero sin pausas. En una tesitura similar se halla la de Picachos.

Los problemas se concentran en Arauz, con conflictos surgidos a la hora de hacer frente a los dos modificados hechos en sus bocetos y a la falta de sintonía entre el Ayuntamiento y la empresa adjudicataria, que ejecuta el encintado de aceras y la dotación de redes, a la hora de liquidar certificaciones.

Por último, el único proyecto de enjundia dibujado para San Francisco, el de la reconversión de la antigua casa de Los Sall como un centro de interpretación turística, ha dado los primeros pasos. Tiene asignados dos millones dentro de un gran plan regional, pero le falta aún por superar varios escollos formales antes de que lleguen los obreros. De lo que todavía no se habla es de la rehabilitación del antiguo ingenio azucarero de Los Picachos. Quizás porque ya de por sí hay bastante trabajo en otros frentes.



TURISMO

La puesta en marcha de la Vía Verde costará unos dos millones de euros

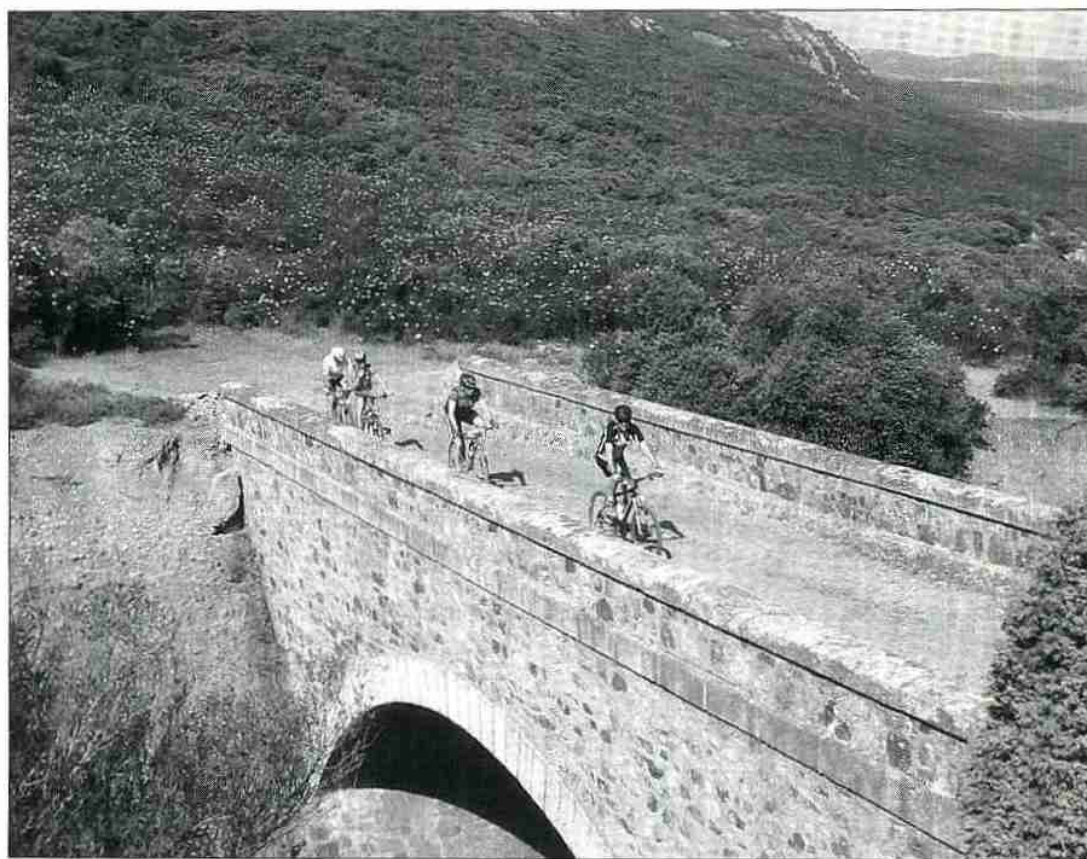
El Ayuntamiento, que firmó las escrituras de los terrenos el pasado mes de abril, trabaja ahora para optar a algunas de las subvenciones del Ministerio para financiar el proyecto

• El objetivo es convertir estos antiguos trazados ferroviarios en una zona para el uso de senderistas y ciclistas e impulsar así el ecoturismo y las actividades en la naturaleza.

B. M. HERNÁNDEZ / PUERTOLLANO
El Ayuntamiento de Puertollano, a través de la Concejalía de Turismo, continúa trabajando para poner en marcha el proyecto de la Vía Verde Valle de Alcudia, que se creará en los trazados ferroviarios en desuso existentes entre la ciudad industrial, Almodóvar del Campo y la estación de Cabezarrubias y Minas del Horcajo. Un proyecto, que supondrá una inversión de unos dos millones de euros -tal y como apuntó la concejal responsable del área de Turismo en Puertollano, Pepi Amaro.

En este sentido y para llevarlo a cabo, el Consistorio trabaja en este momento en lograr la financiación para comenzar a poner en marcha esta Vía Verde, muy solicitada por diversos colectivos sociales de la ciudad desde hace varios años. Para ello, desde el Ayuntamiento se mantiene el contacto con el Ministerio de Fomento con el fin de poder optar a las subvenciones estatales dirigidas a proyectos de estas características que les permitan iniciar los trabajos.

A este respecto, la concejala de Turismo afirmó que se espera poder recibir alguna de estas subvenciones en los próximos meses, aunque apuntó que aún no se puede establecer una fecha exacta para el inicio de las obras de mejora en estos trazados ferroviarios en desuso que configurarán la fu-



Varios ciclistas por uno de los antiguos trazados. / LA TRIBUNA

tura Vía Verde Valle de Alcudia.

El primer paso para lograr este proyecto, que supondrá un gran impulso para el turismo natural y rural de la zona, se dio el pasado mes de abril, cuando el alcalde de Puertollano, Joaquín Hermoso Murillo, firmó en Oviedo en la sede de Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) las escrituras de los terrenos afectados por la Vía Verde Valle de Alcudia. Un primer paso que se continuará ahora con el proceso de financiación del proyecto.

El objetivo no es otro que convertir en eje vertebrador de la zona a estos espacios con el fin de impulsar el desarrollo ecoturístico, económico y ambiental de los municipios por los que transcurrirá la vía. No en vano, está previsto que el trazado de las antiguas líneas del ferrocarril sea de uso exclusivamente peatonal y ciclista.

TRABAJOS. Para ello, se tendrán que llevar a cabo una serie de trabajos de acondicionamiento que

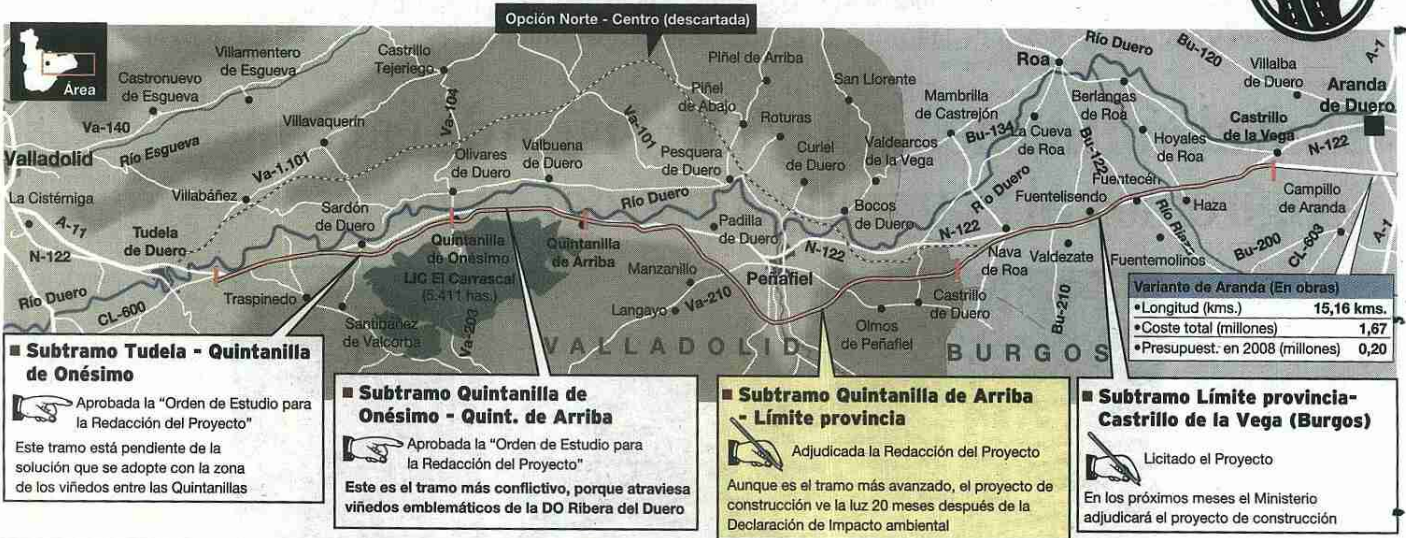
se centrarán, básicamente, en facilitar las condiciones de tránsito sobre estas antiguas plataformas ferroviarias para dotarlas de elementos de protección e información. Además, se creará una señalización específica para recordar el origen ferroviario de estos itinerarios.

Los colectivos de ciclistas y senderistas de la ciudad verán así como se pone en marcha un proyecto muy reivindicado para potenciar alternativas de ocio en relación con la naturaleza.

DIARIO DE SORIA

Estado de la autovía A-11 entre Valladolid y Aranda de Duero

El Ministerio de Fomento anunció ayer la adjudicación del proyecto de construcción del tramo Límite Provincial de Burgos - Quintanilla de Arriba (Oeste), de 25,5 kilómetros y un presupuesto de 1.784.660 euros. Se trata del tramo más avanzado en su tramitación de la Autovía del Duero a su paso por la provincia de Valladolid.



FUENTE: Elaboración propia

DIARIO DE VALLADOLID / EL MUNDO

El Ministerio tarda 10 meses en otorgar el proyecto de un tramo de la A-11 entre Quintanilla y Castrillo

La Subdelegación del Gobierno achaca el atasco a las alegaciones de la Junta al paso por los viñedos

I. ARRÚE
VALLADOLID.- El Ministerio de Fomento ha tardado un total de diez meses en adjudicar el proyecto de construcción de un pequeño tramo (25,5 kilómetros) de la Autovía del Duero A-11, entre Castrillo de Duero y Quintanilla de Arriba desde que en julio de 2007 desbloquease el trazado de la autovía entre Aranda-Quintanilla de Arriba.

Y eso que ha tomado la decisión sobre la parte del trazado que se encuentra libre de polémicas y de litigios, ya que el punto caliente de la A-11 está más adelante en dirección a la capital vallisoletana: la conocida «Milla de oro», entre las dos Quintanillas, que prevé atravesar viñedos emblemáticos de la denominación Ribera de Duero.

Una situación que llevó ayer al alcalde de Peñafiel, Félix Ángel Martín, a exigir que «empiecen las obras cuanto antes» y que se ponga fin a la batería de anuncios de estudios previos, proyectos y adjudicaciones que no dejan de ser «iniciativas ya conocidas y divulgadas» por el Gobierno del PSOE y que no suponen más que «marear la perdiz», sin que se haga realidad un sólo kilómetro de autovía «después de 15 años hablando de la autovía».

El malestar del regidor peñafileense tiene su origen en la nota emitida ayer por el Ministerio de Fomento, anunciando que el departamento de Magdalena Álvarez ha adjudicado la redacción del proyecto de construcción del tramo entre el límite de la provincia de Burgos y Quintanilla de Arriba (Oeste).

A juicio de Félix Ángel Martín este retraso en la adjudicación del proyecto de construcción «no se entiende», ya que «afecta a un trazado sobre el que no había ningún tipo de polémica. No conozco que estuviera bloqueado el tramo

Quintanilla-Aranda», advirtió.

Se trata de un tramo de 25,5 kilómetros adjudicado a la empresa G.P.O. Ingeniería S.A., con un presupuesto de adjudicación de que asciende a 1.784.660 euros. Las condiciones del proyecto con calzadas de 7 metros de anchura, arcén exterior de 2,5 metros e interior de un metro para una carretera que tendrá un límite de velocidad de 120 kilómetros a la hora.

La opción de subtramos

Fuentes de la Subdelegación del Gobierno negaron que la adjudicación haya llegado con retraso. De hecho, destacaron el acierto del ministerio al dar una solución, aunque sea parcial, a un tramo genérico de la Autovía del Duero que estaba «paralizado» como era el Aranda-Tudela de Duero.

«Las alegaciones de la Junta y de las bodegas por el tema de los viñedos habían bloqueado todo el conjunto. Por ello, el Ministerio decidió iniciar actuaciones independientes por subtramos para

agilizar los trayectos, sin que el conjunto entero se viera afectado», indicaron las fuentes.

De esta forma, el tramo Castrillo de Duero-Quintanilla de Arriba es el más avanzado en tramitación (ver gráfico), ya que en estos momentos va a iniciar la el proyecto de construcción. Le sigue el tramo Castrillo de Duero-Castrillo de la Vega, que se encuentra en fase de licitación del proyecto.

Por último, están los dos subtramos, el Quintanilla de Arriba-Quintanilla de Onésimo, el más conflictivo, y el de Quintanilla de Onésimo a Tudela de Duero. Según informó ayer la Subdelegación del Gobierno, ambos tienen ya aprobada la Orden de Estudio para la redacción del proyecto.

El trabajo ahora adjudicado incluirá como anejo un análisis ambiental donde se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que se proyectarán las medidas correctoras necesarias. De acuerdo con la vigente ley de Carretera, las propiedades colindantes no tendrán acceso di-

recto a la nueva carretera y se mantendrá la coordinación adecuada con las entidades y organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés para la redacción del proyecto.

El proyecto incluirá una unidad de obra que corresponda al amojonamiento, deslinde y señalización permanente de las vías pecuarias; se estudiará el acondicionamiento de la actual N-122 en los tramos donde se vea afectada por la duplicación de la calzada para adecuarla a los nuevos condicionantes y se prestará especial atención a las conexiones, ubicación y diseño de enlaces, afección y reposición de vías pecuarias, ferrocarril y afección a edificaciones existentes.

Desde que el 27 de diciembre de 1997 el Ministerio de Fomento publicase en BOE la licitación de la consultoría y asistencia para la conversión en vía rápida del primer tramo de la N-122 -en aquel momento sólo contemplaba la autovía entre Valladolid y el límite con la provincia de Zaragoza-, solamente se han puesto en servicio 96 de los 459,42 kilómetros totales que deben convertirse en la futura Autovía del Duero (A-11).

El primer tramo de la A-11 que se puso en servicio fueron los 14,2 kilómetros que comunican Valladolid con Tudela, que se abrieron a la circulación en julio de 2002. Más tarde, serían los tramos Tordesillas-Villaester (16,4 kilómetros), en abril de 2003; Villaester-Toro (14,66 kilómetros), en marzo de 2004; los 9,58 kilómetros de la variante de El Burgo de Osma (Soria), en diciembre del mismo año; el tramo Toro-Zamora (32,26 kilómetros) y por último, los 8,9 kilómetros de la variante de Agreda (Soria) que se pusieron en servicio en marzo de 2007.

«Estoy harto de estudios previos y de proyectos; quiero obras»

«Esto es pura desesperación. No hay noticia. El mismo anuncio de hoy (por ayer) se lanzó poco antes de las elecciones del 9-M. Dijeron que ya había una empresa privada que redactaría el proyecto de Burgos-Quintanilla y que estaban estudiando una alternativa para Quintanilla de Arriba a Tudela», se quejó, indignado, el alcalde de Peñafiel.

A juicio de Félix Ángel Martín, la única realidad es que, de 15 años no tienen «nada». Lo dice después de haber tenido en su mesa de alcalde hasta 9 alternativas de trazado y de haber escuchado «unas veinte veces» que se adjudica un proyecto. En su opinión, la conexión estratégica por autovía con Zamora y Portugal no puede dilatarse y menos en un municipio como Peñafiel atravesado de Este a Oeste por una carretera nacional (N-122) que sólo en 2007 fue escenario de dos graves accidentes en el casco urbano «y necesitaba la variante con urgencia».

«Estoy harto de estudios previos, de proyectos y de alternativas. La noticia que espero es que los Presupuestos Generales del Estado de 2009 recojan una partida importante para las obras de la A-11, no un millón de euros, sino 10 ó 15 que es lo que cuesta iniciar la autovía», se quejó el primer edil.

«Pedimos que nos presenten las alternativas que están estudiando y que se pongan manos a la obra. Llevamos cinco años esperando y ya conozco nuevas propuestas, todo ello en 15 años de proyecto de la autovía. ¿Qué puede salir después del proyecto de construcción, otro estudio de impacto? Ojo que nos podemos meter en el año 2010 sin haber colocado un metro de asfalto», agregó el alcalde.

DEL DESBLOQUEO AL SUBTRAMO

► **Noviembre de 2006.** La opción sur duplicación recibe la Declaración de Impacto Ambiental favorable y abre el camino para sacar la licitación de la obra.

► **Julio de 2007.** El Ministerio de Fomento desbloquea el tramo Aranda-Quintanilla de Arriba y anuncia una solución en breve hasta Tudela. La decisión se interpreta como el inicio sin dilaciones de una autovía que acumula años de retraso

► **Noviembre 2007.** Licitada por 2,1 millones el proyecto entre Quintanilla de Arriba y el límite con Burgos.

► **Mayo de 2008.** El ministerio de Magdalena Álvarez tarda siete meses en adjudicar el proyecto de construcción, que no la obra. Se trata además, del trazado más avanzado de la A-11.