



TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Resumen de prensa

Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
05/06/2008					
1.	AVUI	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La Sagrada Familia encara confia a a turar el túnel	4
2.	DEIA PRIMERA EDICION	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Destinan 158.000 euros para acondicionar varios tramos de caminos rurales en Mendexa	5
3.	DIARIO DE PONTEVEDRA	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Sercoysa y Traima realizarán la obra del sexto puente por casi seis millones	6
4.	DIARIO DE SEVILLA	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Junta y ayuntamientos acuerdan el trazado de la variante de la A-8077	7
5.	EL ADELANTADO DE SEGOVIA	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Adif licita obras de mejora de los taludes de la línea de Alta Velocidad MadridSegovia	8
6.	EL ADELANTADO DE SEGOVIA	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Fomento adjudica el estudio para desdoblarse un tramo de la N-110	9
7.	EL DIA DE CORDOBA	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Jicar ejecutará por 4,7 millones la vía de acceso al municipio desde la A-431	10
8.	EL MUNDO DEL SIGLO XXI	05/06/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Los 10 puntos 'verdes' más calientes	11
9.	EL PAIS CATALUÑA	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La Sagrada Familia no da por cerrada la polémica del túnel	12
10.	EL PERIODICO LA VOZ DE ASTURIAS	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La Cámara reclama celeridad para el proyecto de la Ronda Norte	13
11.	EL PROGRESO	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Fomento mvierte 8,2 millones en el finne de la Afr NVI y N640	14
12.	EL PUNT GIRONA	05/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS; OBRAS PUBLICAS	Comencen les obres per ampliar l'AP- 7	15
13.	EL PUNT GIRONA	05/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	Els alcaldes volen aturar les obres de la MAT	16
14.	EXPANSION CATALUNYA	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Ports dela Generalitat lobra un beneficio récord, con 4'33 millones de euros en 2007	17
15.	EXPANSION COMUNIDAD VALENCIANA	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Obras del TRAM por once millones	18
16.	HOY DIARIO DE EXTREMADURA	05/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El AVE comienza a abrirse camino	19
17.	LA VERDAD DE ALICANTE	05/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS; OBRAS PUBLICAS	Adjudican el tramo del tranvía que unirá la línea del Centro con el Pla y la Zona Norte	20
18.	ODIEL INFORMACION	05/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS; OBRAS PUBLICAS	El nuevo puente sobre el río Tinto comenzará a construirse en 2010	21
04/06/2008					
19.	LA OPINION DE GRANADA	04/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El tramo Maracena-Villarejo del metro recibe 41 millones	22
20.	LA OPINION DE MALAGA	04/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	La Junta invertirá 2,2 millones en obras hídricas en la provincia	23
21.	LA OPINION DE MURCIA	04/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Inversión de 350 millones para las drcumv¿daciones de la dudad	24
03/06/2008					
22.	EL MUNDO DIARIO DE VALLADOLID	03/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Arranca la construcción del túnel del Pinar de Antequera con 18 metros de profundidad	25

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
23.	LA TRIBUNA DE ALBACETE	03/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El PP pide la ejecución 'urgente' de las obras de la autovía Albacete-Linares	26



INFRAESTRUCTURES

La Sagrada Família encara confia a aturar el túnel

Redacció
BARCELONA

De "temeritat jurídica" va qualificar ahir el president de la junta de la Sagrada Família, Joan Rigol, l'actitud de l'Ajuntament de Barcelona respecte al traçat del túnel de l'AVE pel centre de la ciutat. "Tot està molt penjat i és una te-

meritat dir que l'obra ja està tancada, perquè no és així", va afirmar Rigol, que va recordar que hi ha un contenciós administratiu que tira endavant a l'Audiència Nacional, malgrat el recurs que l'Estat ha presentat al Tribunal Suprem contra l'obligació de presentar el projecte tècnic de les obres.

Aprofitant la jornada de portes obertes d'aquest dissabte, la Sagrada Família va anunciar ahir que tancarà la coberta de la nau central el 2010 i que en cinc anys s'acabarà el cimbori de 170 metres d'altura. Segons Rigol, entre el juny del 2007 i el maig d'aquest any han visitat el temple expiatori 2.867.227 persones. ■



Joan Rigol i Jordi Bonet van explicar ahir els avenços de les obres ■ MARIA ÀNGELS TORRES



Mendexa centra sus esfuerzos en la mejora de las conexiones viales entre sus barrios. FOTO: IÑIGO ALBERDI

Destinan 158.000 euros para acondicionar varios tramos de caminos rurales en Mendexa

ESTE MES COMIENZAN
LAS OBRAS PARA LA
PAVIMENTACIÓN DE
DOS DE LAS VÍAS

El Consistorio califica de
“importante” la actuación
para conectar los barrios

IMANOL FRADUA

MÉNDEXA. La Gestora que dirige el Ayuntamiento de Mendexa acometerá durante este año el acondicionamiento de diversos tramos de vías rurales de acceso a los barrios periféricos del municipio, para lo que ha previsto una inversión conjunta de 158.000 euros.

En concreto, la administración

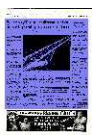
local iniciará los trabajos en las vías de conexión hacia las zonas de Baurdo, Zelaia y Leagi este mes. Las dos primeras actuaciones, cifradas en 120.000 euros y consideradas “de gran importancia” por los responsables municipales, serán costeadas en su totalidad por la Diputación Foral de Bizkaia mediante subvenciones para el desarrollo de las zonas rurales.

Previo al acondicionamiento del camino de Baurdo –en un tramo de 675 metros de longitud y cinco de ancho–, los trabajos iniciales estarán encaminados a la limpieza de la vía rural, tras lo cual, se procederá a los trabajos de pavimentación en los 3.375 metros cuadrados de la superficie de actuación. El plazo de ejecución será de dos meses.

Similar duración y presupuesto tendrán los trabajos de pavimenta-

ción de los caminos que unen las zonas de Zelaia y Leagi con el municipio. Así, el primer tramo será repavimentado en un tramo de 400 metros, además de efectuar la limpieza de la vía; mientras el segundo consistirá en un fresado del pavimento en otros 430 metros.

En lo que respecta al camino de acceso a las zonas rurales de Torretxu, Torrebarri y Loikiz, los trabajos comenzarán “el mes de septiembre”, según ha asegurado el presidente de la Gestora Pedro Agustín Juaristi. El presupuesto será de 38.571 euros, de los que el 70% será sufragado por la Diputación Foral. El objetivo es solventar el deterioro que presentan y adecuar la recogida de aguas de las vías para mejorar el paso de los vehículos. Su plazo de ejecución ha sido estimado en un mes.



Sercoysa y Traima realizarán la obra del sexto puente por casi seis millones

Las empresas rebajan a un año el plazo para construir el viaducto de Monte Porreiro

L. Pérez

PONTEVEDRA | La Unión Temporal de Empresas (UTE) constituida por Sercoysa y Traima será la encargada de construir el sexto puente sobre el Lérez, que cruzará el río a la altura de Monte Porreiro y que aliviará la densidad de tráfico del viaducto de Los Tirantes.

Las constructoras adjudicatarias asumen el compromiso de rematar la obra en un año (reduciendo así en seis meses el plazo establecido por la Deputación de Pontevedra y bajando cinco con respecto a los estudios de las otras dos UTE que participaron en el concurso, Atesvi-Rafer y Atlántica de Construcción-Taboada y Ramos).

Tras casi medio año de análisis, los técnicos provinciales optaron por presentar a la Xunta de Gobierno la propuesta que se adapta mejor al entorno (sus soportes no obligarán a hacer rellenos del río) y que ofrece la posibilidad de duplicar los carriles si en el futuro se considera necesario.

La construcción de esta infraestructura conllevará una inversión que rondará los seis millones de euros y a la que, en el futuro, habrá que añadir el coste de la conexión del viaducto con Lérez. Concretamente, la salida será al vial que une esta parroquia con el municipio de Campo Lameiro.

La elección de la Xunta de Gobierno de la Deputación (institución que se encarga de la adjudicación de la obra por medio de un convenio con el Concello capitalino) viene a dar respuesta a la petición de los vecinos de Monte Porreiro de mantener los dos carriles en el viaducto y desecha, por el momento, las propuestas que se habían recibido en el Pazo Provincial para ampliar ya la capacidad.

Apoyos | La sexta infraestructura que se construirá para cruzar el río Lérez tendrá una longitud de 180 metros y se apoyará en dos pilares con forma de 'v', entre los cuales habrá una distancia de 110 metros. Su ancho será de 13 metros, que se repartirán en los dos carriles de circulación (de 3,5 me-



El puente quedará asentado sobre dos estructuras con forma "v". Una parte de la estructura se construirá 'in situ', y la otra vendrá lista para montar. | DEPUTACIÓN DE PONTEVEDRA

tros cada uno), dos aceras de dos metros de ancho para el tránsito de peatones, arcones, iluminación, barandillas y demás elementos accesorios.

El presidente de la Deputación, Rafael Louzán; la vicepresidenta Teresa Pedrosa; y el director de Infraestructuras de la institución provincial, Agustín Fernández Hernández de Rojas, dieron a conocer la elección de la Xunta de Gobierno en una rueda de prensa en la que se hizo hincapié en la importancia de hacer frente al impacto ambiental en un ámbito de actuación que está incluido en la Red Natura. Louzán recordó en su intervención que la institución siempre persiguió este objetivo, al que, de hecho, se otorgó la mayor puntuación en el concurso.

El responsable del departamento de obras provinciales, ingeniero de Caminos, apuntó que el recorte temporal de la actuación (que no

implica que la obra dé comienzo de inmediato) propuesto por Sercoysa y Traima es posible por la aplicación de una técnica mixta de hormigón: parte del material se construirá 'in situ', mientras que otra será prefabricada y vendrá ya

construida.

Las estructuras son, precisamente, las que se llevan la mayor parte de la inversión, con más de 1,8 millones de euros, mientras que a las cimentaciones se destinará un total de 690.000. ■

Y más

La estructura soportará el paso de 5.000 vehículos diariamente

Según los informes elaborados por los técnicos, el futuro puente dará servicio a unos 5.000 conductores diariamente, beneficiando de manera importante a aquellos que proceden de la carretera de Santiago, la N-550, que no tendrán que entrar en Pontevedra para dirigirse al barrio de Monte Porreiro o

a Montecelo. Por el momento, las administraciones no contemplan la construcción de un vial que una esta zona con el hospital, así que la ruta hasta el mismo tendrá que discurrir por carreteras ya construidas. El puente de Los Tirantes será el que más se beneficie del futuro viaducto. ■

La previsión que se baraja apunta a 2009 para el inicio de la actuación

■ El presidente de la Deputación se mostró cauto a la hora de ofrecer una fecha para comenzar las obras. Todo apunta a que, en principio, no podrán cumplirse las previsiones que se han barajado durante los últimos meses, que apuntaban a final de año como posible fecha de inicio.

"Suxeitarse a un prazo determinado non é sinxelo cando temos unha tramitación previa. A empresa cumprirá co seu compromiso, pero outra cousa é cando poidamos empezar. Agardamos que poida ser a principios do ano 2009", indicó el presidente provincial.

La UTE adjudicataria dispone, a partir de este momento, de 45 días para presentar el proyecto constructivo y, en cuanto a la tramitación, resta pedir autorización a la Consellería de Medio Ambiente, además de tramitar el expediente de expropiación de los terrenos afectados.

El convenio firmado por la Deputación y el Concello establece que la Administración local es la que debe afrontar los gastos por la consecución de las parcelas, ingresando en las arcas provinciales el capital correspondiente.

Para principios del año 2009 queda la licitación de la conexión del acueducto con la carretera que une Lérez con Campo Lameiro (PO-223), una construcción a la que se destinarán cerca de un millón de euros.

El otro tramo | El Gobierno provincial decidió aplazar la convocatoria del concurso para construir este tramo hasta que se produzcan avances correspondientes al futuro sexto puente. Rematada la actuación se habrán invertido cerca de siete millones de euros, "pendientes de que non haxa ningún aumento. Imos intentalo porque así poderemos destinar os cartos a outras actuacións", indicó el presidente provincial. ■



ALJARAFFE

Junta y ayuntamientos acuerdan el trazado de la variante de la A-8077

S. P.

La Consejería de Obras Públicas y los ayuntamientos afectados por el proyecto de mejora de la funcionalidad de la A-8077 (Sanlúcar

de la Mayor-Camas) acordaron ayer el trazado de la nueva carretera que discurrirá como variante a la actual vía en el tramo Valencina de la Concepción-Camas.

El acuerdo alcanzado define un

nuevo trazado que se inicia en un importante nudo de comunicaciones a desarrollar entre los municipios de Valencina y Salteras, donde confluirán la conexión con la futura SE-40, la estación del

Cercanías y la conexión con el futuro tranvía del Aljarafe, y a partir de ahí discurre en paralelo a la línea férrea hasta llegar a la A-66 en Santiponce. Según Obras Públicas, también está previsto du-

plicar la carretera N-630 desde esta conexión hasta el enlace en Camas con la A-66 y la SE-30.

La Junta también hará un estudio específico para profundizar en la definición de una plataforma reservada para el transporte público en el Aljarafe, según han acordado en la reunión la delegada provincial de Obras Públicas, Salud Santana, y los alcaldes de Camas, Salteras, Santiponce, Valencina, Castilleja de Guzmán, Albalá del Aljarafe, Sanlúcar la Mayor y Olivares.

Al desdoblamiento del trazado de la A-8077 que conlleva el proyecto se oponen los grupos conservacionistas de la comarca, al considerar que va a afectar al conjunto de dólmenes y de yacimientos que existen en la zona. Según la Junta, este trazado aúna las diferentes posturas ya que, "partiendo de la necesidad compartida por todos de poner en marcha las infraestructuras que den una solución a los problemas de comunicación del Aljarafe norte con Sevilla, se ha consensuado una solución que concilia y compatibiliza los intereses generales con la protección del patrimonio territorial, arqueológico y ambiental".

La creación de esta nueva variante supondrá una mejora sensible de la funcionalidad viaria de la A-8077, a la que se descargará de unos tráficos cercanos a los 5.000 vehículos diarios, lo que repercutirá directamente en la mejora del transporte público por carretera en la zona, ha destacado la Consejería.

Una vez alcanzado el acuerdo, Salud Santana ha hecho una estimación de los plazos para la construcción de esta variante y ha fijado para 2011 la puesta en servicio de esta polémica infraestructura que cuenta con la oposición de los conservacionistas.

Cultura reconoce errores en la documentación

El delegado provincial de la Consejería de Cultura en Sevilla, Bernardo Bueno, ha anunciado a los colectivos conservacionistas de Valencina de la Concepción que la documentación correspondiente al anteproyecto de la variante alternativa de la carretera A-8077 "ha sido corregida", -pues los primeros documentos no aludían a la ampliación de tal vía con una plataforma para el transporte público-, con lo que su departamento prepara ya un informe "vinculante y de obligado cumplimiento" acerca de las posibles afecciones patrimoniales. Según Bernardo Bueno, la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha "corregido" la documentación relativa al proyecto, que ha sido remitido de nuevo a la Delegación provincial de la Consejería de Cultura.

**INFRAESTRUCTURAS****Adif licita obras
de mejora de los
taludes de la
línea de Alta
Velocidad
Madrid-Segovia****EL ADELANTADO / SEGOVIA**

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, adscrita al Ministerio de Fomento, ha sacado a licitación obras complementarias de tratamiento y mejora de los taludes de la plataforma ferroviaria de Alta Velocidad entre Madrid, Segovia y Valladolid, que fue inaugurada el pasado mes de diciembre por el presidente del Gobierno, Rodríguez Zapatero.

Las obras que se sacan a licitación consisten en la mejora de los sistemas de drenaje, el tratamiento de los taludes y la adecuación de los cerramientos en algunas zonas singulares para evitar el acceso de personas o vehículos al interior del recorrido. Las zonas que anuncian afectan al recorrido de la nueva línea a su paso por las provincias de Segovia y Madrid, según publicaba en su edición de ayer el Boletín Oficial del Estado (BOE). El presupuesto base de la licitación es de 8.655.872,77 euros. La fecha límite de obtención de información para las empresas interesadas será el 17 de julio de 2008. La fecha tope de presentación de ofertas será el día 24 de julio de 2008, según establecen las condiciones del anuncio de licitación.



INFRAESTRUCTURAS

Fomento adjudica el estudio para desdoblarse un tramo de la N-110

Afecta a un tramo de unos seis kilómetros



La N-110 soporta una alta densidad de tráfico y registra numerosos accidentes, especialmente en el cruce de Tejadilla./ A. C.

EL ADELANTADO / SEGOVIA

El Ministerio de Fomento ha adjudicado a la empresa López y Compañía Consultores, S.A. (LYCCSA) la redacción del estudio informativo para la duplicación de calzada del tramo de la carretera N-110 (Soria-Plasencia) entre la circunvalación de la ciudad (SG-20) y la carretera de Arévalo (CL-605), así como la reordenación de los accesos de la CL-605.

El presupuesto de adjudicación asciende a 159.800 euros. La actuación tiene por objeto desarrollar las diferentes alternativas viables para la conversión en autovía de este tramo de la calzada de la N-110, la remodelación del enlace de la N-110 con la carretera CL-605, en el conocido cruce como del Valle de Tejadilla, y la reordenación de accesos entre la CL-605 y Segovia. El tramo a estudiar arranca en el kilómetro 193 y finaliza en el 196,630, cerca del final de la circunvalación SG-20, según informó en una nota de prensa el Ministerio de Fomento.

Las actuaciones prevén la mejora de la zona, que se ha convertido en variante de la capital, y donde se registran numerosos accidentes de tráfico. De hecho, el objeto del anuncio contempla el "incremento la seguridad vial y la comodidad de los usuarios". Además incluye la mejora del acceso a la residencia de la tercera edad.



Jicar ejecutará por 4,7 millones la vía de acceso al municipio desde la A-431

Con una longitud de 7,2 kilómetros, la A-3151 tiene tres intersecciones destacables

E. Press / El Día

La Consejería de Obras Públicas ha adjudicado por 4,7 millones de euros a Jicar, una de las 33 empresas que presentaron oferta para ello, la ejecución de las obras de acondicionamiento de la carretera A-3151 entre la Estación de Hornachuelos y el casco urbano de esta localidad de la Vega, uno de los proyectos que el Gobierno andaluz quiere acelerar en Córdoba.

La delegada provincial de Obras Públicas, Mar Giménez, explicó que, con un plazo de ejecución de 24 meses, esta actuación "facilitará la conexión de Hornachuelos con el corredor del Guadalquivir y servirá como eje de comunicación entre las provincias de Córdoba y Sevilla, así como al Parque Natural de la Sierra de Hornachuelos, cuyo uso y disfrute se potencia".

Este proyecto se licitó por 6,1 millones, con lo que la oferta de Jicar reduce ese presupuesto en un 23%, o lo que es lo mismo, 1,4 millones de euros. Giménez destacó que esta obra "responde al objetivo de mejorar la accesibilidad y conectividad", con especial atención a las áreas con peores condiciones de acceso. Con una longitud de 7,2 kilómetros, el trazado de la A-3151 que se acondicionará con tres intersecciones destacables. La primera de ellas, en su inicio, permite la conexión con la A-431. La segunda, en el kilómetro 3,7, conecta con la CO-5313, de acceso a la pedanía de Bembézar y supone una mejora de la seguridad al independizar la carretera de la parada de autobús existente. La tercera y última se encuentra en el punto kilométrico 6,9 y facilitará el acceso al embalse del Bembézar y a la pedanía de Los Campillos.

Medio ambiente. La celebración del Día Mundial del Medio Ambiente es un buen momento para hacer un balance del estado natural de la Comunidad de Madrid. De la Sierra de Guadarrama a la contaminación que provoca el tráfico urbano, esto es lo peor y lo mejor que tiene nuestra región

Los 10 puntos 'verdes' más calientes

ALFREDO MERINO

El yin y el yang. Lo bueno y lo malo. Es el estado del medio ambiente de la región de Madrid, un territorio de reducidas dimensiones que, sin embargo, da de sí para todo.

Con una superficie ligeramente por encima de los ocho mil kilómetros cuadrados, el territorio madrileño acoge una población de

6.081.689 habitantes, según el censo de 2007. Es decir, una población elevada que se concentra en su mayoría en la capital y el área metropolitana, algo que diluye su elevada densidad de población: 7.584 habitantes por cada kilómetro cuadrado.

Semejante presión no impide, por el momento, la existencia de un mundo natural sobresaliente. Y amenazado en gran medi-

da. Desde un espacio natural privilegiado y que conserva amplios valores ambientales como para alcanzar la máxima protección posible en el país, a una de las más dramáticas y agresivas atmósferas que pueden respirarse en las capitales europeas. Todo cabe en la naturaleza madrileña.

Joyas de la biodiversidad tan irrepetibles como el águila imperial ibérica y el linco ibéri-

co, dos de los animales más escasos y amenazados del mundo, conviven, o están amenazados por la construcción de polémicas infraestructuras y la presión de planes urbanísticos.

Esto es un repaso a lo mejor y lo peor. O a lo que está bien y lo que necesita mejorar, en una jornada que nos recuerda a todos lo importante que es el medio natural y lo trascendente que resulta para nosotros.



Una de las cataratas del Parque Regional de Peñalara, con el pico al fondo. /MARGA ESTEBARANZ

LO MEJOR

Orgullos madrileños

● Peñalara

El Parque Natural de la Cumbre, Circo y Lagunas de Peñalara es la joya de la corona de la naturaleza madrileña. El espacio más emblemático de la Sierra de Guadarrama ha sido recuperado en los últimos años de una manera formidable. Tras el desmantelamiento de la estación de esquí situada en el Puerto de los Cotos, dentro del espacio protegido, se ha aplicado un modelo de gestión impecable, que ha permitido la recuperación de zonas naturales así como de su excepcional fauna.

En este modelo de gestión, en el que prima la conservación de sus valores naturales, no se han anulado las posibilidades de ocio y disfrute del espacio por parte de los ciudadanos, como ocurre en otros espacios protegidos españoles.

Todo ello, debe reconocerse aquí, ha sido posible por la gestión del equipo responsable de Peñalara, dirigido por Juan VIELVA.

● Biodiversidad

En el territorio madrileño viven especies naturales emblemáticas como águila imperial, linco ibérico (con

polémica), buitre negro y cigüeña negra. Algunos en un número que permite acciones tan singulares como su exportación a otras regiones españolas o incluso otros países. Algo que está siendo posible por el manejo de especies como el buitre negro por parte de Grefa, apoyado por la Comunidad de Madrid.

El estado del águila calzada y la disminución que sufre en los últimos tiempos el halcón peregrino, son algunos aspectos a mejorar.

● Incendios

Sin tirar las campanas al vuelo es un hecho que la presión de los incendios ha disminuido en la región madrileña en las últimas temporadas. En ello han influido dos factores determinantes. Una creciente concienciación de la ciudadanía, lograda tanto por la publicidad del buen comportamiento en la naturaleza, como por la educación. El otro es la gestión del problema por parte de los responsables en la materia.

La prohibición de hacer fuego en cualquier punto de la región, así como las inversiones en la lucha contra incendios, son ejemplos de

esas buenas políticas.

La Comunidad de Madrid destinará este año 37,9 millones de euros y en la Campaña contra Incendios Forestales participarán más de 2.600 profesionales entre bomberos y técnicos.

● Reciclaje

Las políticas sobre reciclaje empiezan a dar sus frutos en la región. Según datos de la asociación Ecovidrio, la Comunidad de Madrid se situó a la cabeza en el reciclaje de vidrio durante el pasado año. Los madrileños reciclaron un 33% más de envases que el año anterior. Muy por encima del aumento medio de España, cifrado en el 17,3%.

Los ecologistas consideran, sin embargo, alarmante el aumento de la generación de residuos. También abogan, con respecto al vidrio, por la reutilización en vez del reciclaje.

● Repoblaciones

Desde la Consejería de Medio Ambiente señalan que se plantan tres millones de árboles al año, con las mejores semillas autóctonas, haciéndose un seguimiento exhaustivo del crecimiento de los árboles.



Embotellamiento cotidiano en el centro de Madrid /BERNABÉ CORDÓN

LO PEOR

Entre el tráfico y la cabra montés

● Contaminación

Lo dicen la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid, la Asociación para la Defensa de la Sanidad Pública de Madrid y Ecologistas en Acción. Y lo sufrimos todos los madrileños.

La contaminación de Madrid supera los límites legales establecidos para la protección de la salud. Los límites permitidos de partículas contaminantes y dióxido de nitrógeno se superaron en 1997, según los datos recogidos por la red de medición de la contaminación atmosférica de la CAM.

Esta contaminación incide en nuestra salud y es causa principal del cambio climático. En nuestra región la principal fuente emisora de contaminación atmosférica es el tráfico que, según sus detractores, es favorecido por la política de infraestructuras del Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid.

● Guadarrama

Acosada por la presión urbanística y despreciada por el atasco que sufre su declaración como Parque Nacional, la Sierra de Guadarrama vive sus peores momentos.

En 2001 Madrid y Castilla y León se comprometieron a protegerla con esta figura, algo que todavía no ha sido posible. El Plan de Ordenación imprescindible para su declaración está paralizado en Madrid, mientras que en Castilla acaba de aprobarse el hacer un plan alternativo para declarar la sierra parque regional, figura menor que el nacional. Mientras tanto, los municipios presionan al Gobierno regional para sacar adelante sus planes urbanísticos.

● M-501

La Unión Europea abrió un expediente de infracción a la CAM por las obras de la carretera de los Pantanos. Sendos informes del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la propia Consejería de Medio Ambiente, desaconsejaban su duplicación, entre otras cosas por la presencia de linco ibérico en el territorio que atraviesa. A pesar de ello, en la actualidad se duplica.

● Caza

La cabra montés puede cazarse en Madrid, según señala la última Orden de Veda de nuestra región, algo hasta ahora prohibido. El caso de

esta especie protegida en España es el último problema de la caza en la región. Sin Ley de Caza, documento que piden tanto ecologistas como cazadores, la actividad se regula con la obsoleta Ley de Caza de 1971, parcheándose con órdenes de veda. La lenta resolución de las denuncias, los vallados cinegéticos que no cumplen las condiciones exigidas por la CAM y el uso de lazos y venenos, son puntos de conflicto.

● Sudeste

El Sudeste debe considerarse el desagüe de la región. A pesar de ser un espacio privilegiado, con importantes especies como la avutarda, y de estar allí el Parque Regional del Sureste, la región tiene un deterioro evidente. Fragmentada por infraestructuras y amenazada por un nuevo aeropuerto, es el vertedero de grandes infraestructuras como metro y M-30.

También soporta fábricas como la de arlita de Villalbilla, considerada por los ecologistas emisora de sustancias tóxicas y cancerígenas, mientras que desde la Consejería de Medio Ambiente señalan que ha superado todos los controles.

La Sagrada Familia no da por cerrada la polémica del túnel

El templo, cuyo interior se acabará en 2010, abre sus puertas el sábado

ROBERTA BOSCO
Barcelona

“¿Tan mal está hecho el proyecto que han recurrido ante el Tribunal Supremo con tal de no enseñárnoslo? ¿Por qué las instituciones se niegan a que se valore si infringe la normativa catalana de protección del patrimonio?”. Las preguntas fueron lanzadas ayer por Jordi Abel, abogado de la junta constructora de la Sagrada Familia, durante la presentación del balance anual del templo y de los espectaculares avances constructivos, que el público podrá comprobar el sábado en la tradicional jornada de puertas abiertas.

Abel no ocultó su malestar por el recurso que el abogado del Estado interpuso ante el Tribunal Supremo para que invalide el auto de la Audiencia Nacional que obliga al Consorcio Alta Velocidad (integrado por la Generalitat, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Barcelona) a facilitar a la junta constructora el proyecto del túnel entre Sants y la Sagrada para el paso del tren de alta velocidad, el AVE.

“Es lamentable que las instituciones actúen con falta de transparencia y estrategias dilatorias”, afirmó el abogado, que no descarta tener que pedir otra suspensión cautelar de las obras ya que el Supremo podría tardar de tres a cinco meses en decidir si admite a trámite el recurso, algo que provocaría que el contencioso se pudiera alargar entre tres y cuatro años, un tiempo que las instituciones no parecen dispuestas a esperar porque ya han adjudicado las obras “por el 75% de su valor”, según Abel, quien recordó que el túnel pasa a menos de tres metros de los cimientos y la barrera se sitúa tan sólo a 70 centímetros.

Tras insistir en que “es una temeridad afirmar que el túnel se construirá”, el presidente de la junta constructora, Joan Rigol, destacó los logros del último año.

Entre junio de 2007 y mayo de 2008 se recibieron 2,8 millones de visitantes, lo cual supone un incremento del 8,6%, respecto al año anterior.

El sábado, durante la jornada de puertas abiertas, por primera vez el público podrá atravesar longitudinalmente el templo desde la fachada de la Gloria hasta las tres capillas absidiales centrales, que se utilizarán como lugar de recogimiento para 250 personas hasta que se abra al culto el templo en su conjunto. Normalmente la visita se realizaba recorriendo el perímetro entre las puertas del Nacimiento y de la Pasión. “En el crucero cabe toda Santa María del Mar y bajo el hiperboloide de 18 metros de diámetro que cierra la cubierta se podría colocar el



Un arquitecto explica los avances en la construcción de la Sagrada Familia. / EFE

monumento a Colón”, aseguró Jordi Bonet, el arquitecto responsable de las obras.

Actualmente el 90% de las bóvedas está cerrado, lo que significa que se ha cubierto el crucero y toda la nave central, y sólo falta el

centro del ábside, que estará antes de 2010. También se han terminado los dos coros (el de los niños, con 300 plazas, y el de los adultos, con 1.300), las dos columnas que cierran el portal mayor y 12 de los 25 hiperboloides más pe-

queños que rodean la gran claraboya central. Rigol anunció la ampliación del museo y la participación del proyecto de la Sagrada Familia en la Bienal de Arquitectura de Venecia, sin precisar si será ya en la edición de 2008.



UNA INFRAESTRUCTURA MUY RECLAMADA

La Cámara reclama celeridad para el proyecto de la Ronda Norte

● **El órgano responde al PP que no mediará entre los ayuntamientos**

N. RODRÍGUEZ
AVILES

La Cámara de Comercio de Avilés declaró ayer su deseo de que la Ronda Norte se ejecute con la máxima rapidez posible, teniendo en cuenta que se trata de un proyecto «clave para el desarrollo del puerto y de toda la actuación urbanística planeada en torno al centro cultural Oscar Niemeyer».

Asimismo, el organismo confía en que se consiga «en un clima de consenso y de entendimiento de las diferentes administraciones implicadas». La Cámara respondía de esta

forma al requerimiento que desde el día anterior le había hecho desde el PP avilesino, en las que le instaba a intermediar entre los ayuntamientos de Avilés y el de Castrillón y el Principado para desbloquear la polémica.

REUNIONES FRECUENTES // La Cámara, en una nota de prensa hecha pública ayer, asegura que su presidente, Francisco Menéndez, ha mantenido varias reuniones con los anteriores alcaldes de Castrillón, José María León Pérez, y de Avilés, Santiago Rodríguez Vega, junto al consejero de Infraestructuras, Política Territorial y Vivienda del Principado, Francisco González Buendía. Y que dicho encuentro se ha repetido también con las nuevas primeras ediles de los

municipios vecinos, Pilar Varela y Ángela Vallina.

Por último, la Cámara de Comercio insiste en que está «abierta al diálogo con cualquier grupo político municipal interesado en conocer aspectos tanto de nuestra actividad institucional como de los posicionamientos con respecto a éste o a cualquier otro proyecto». En este mismo sentido, el organismo público se muestra dispuesto a ofrecer todo tipo de detalles acerca del informe socioeconómico que el pasado lunes presentó. Al día siguiente el portavoz municipal del PP ofreció otros números, los de Sadei, con los que pretendían hacer evidente que la situación no era tan buena como se había afirmado desde la Cámara de Comercio. ▬



Fomento invierte 8,2 millones en el firme de la A-6, N-VI y N-640

► El ministerio adjudicó las obras de mejora de 40 kilómetros de vías

REDACCIÓN

LUGO. El Ministerio de Fomento anunció la adjudicación a la empresa Extraco Construcciones y Proyectos el contrato de obras de conservación del firme en varios puntos de la Autovía del Noroeste (A-6), la N-VI y la N-640 de la provincia, presupuestadas en 8.262.452 euros.

Las mejoras afectarán al tramo comprendido entre los puntos kilométricos 513 al 518 de la A-6, —situados aproximadamente entre los términos municipales de Rábade y Begonte—; del kilómetro 498 al 509 de la Nacional VI, y del 37,7 al 61,7 de la N-640, que incluye la travesía de Meira. En total, se mejorará el estado de unos 40 kilómetros de infraestructuras viarias.

Aunque cada vía tiene sus particularidades, las actuaciones principales se centran, según in-

formó el Ministerio de Fomento, en la mejora del drenaje de las plataformas, tanto en sentido longitudinal como transversal; la preparación y saneamiento de la superficie para corregir irregularidades; la extensión de capas de mezcla bituminosa en caliente o reciclada in situ en frío y en el sellado de las grietas del firme. Las intervenciones se complementan con la reposición de marcas viales y balizamiento en los casos en los que se resulten afectados.

Según se recoge en las características técnicas del plan de mejora, las actuaciones serán diferentes en función del estado en que se encuentre el tramo en particular. Para la A-6 y la N-VI se contemplan cinco posibles soluciones en cuanto a técnicas de tratamiento, y para la N-640, el abanico de posibilidades de tratamiento se reduce a tres.

La diputada socialista Margarita Pérez Herráiz y el senador lucense Luis Ángel Lago Lage manifestaron al respecto que estas obras redundarán «en una importante mejora de la seguridad vial y en una reducción de las cifras de siniestralidad vial». Ambos señalan que se trata de vías que soportan un importante flujo circulatorio, en buena medida compuesto de tráfico pesado.

MOTOCICLISTAS. Los representantes socialistas en las Cortes también destacaron que el proyecto del Ministerio de Fomento para las vías lucenses incluye «la instalación de barreras de seguridad con protección para motociclistas», un sector para el que, dicen, la falta de medidas de seguridad adecuadas en las carreteras pueden resultar «especialmente lesiva en caso de accidente».



A-6 a la altura de Rábade. VÁZQUEZ/EP



GRANS INFRAESTRUCTURES

Comencen les obres per ampliar l'AP-7

Els treballs ara es fan a Maçanet per canalitzar la fibra òptica, però a l'estiu es desenvoluparan només fora de la via

ORIOL MAS / Maçanet de la Selva

● Les obres d'ampliació de l'autopista a les comarques gironines ja són una realitat. Ahir van començar els treballs previs del que serà l'ampliació en si, amb unes

feines de canalització de la fibra òptica, que van afectar els carrils en direcció a Girona just després de l'àrea de servei i el peatge de Maçanet. Aquests propers dies està previst treballar a la calçada per des-

plaçar els cables de fibra òptica —que serveixen per transmetre les dades als panells informatius—, però durant l'estiu les obres se centraran a l'exterior de la via i en les estructures, per no afectar els vehicles

en l'època de més trànsit de l'any. No serà fins al setembre quan els usuaris notaran les conseqüències dels treballs: reducció del límit de velocitat i d'amplada dels carrils i eliminació dels vorals.

El dimarts van instal·lar la senyalització, i ahir ja van començar els treballs de desplaçament dels cables de fibra òptica que hi ha a la mitjana de l'autopista, perquè no impedeixin el desenvolupament de les obres i també per no danyar-ne cap. En uns 4 quilòmetres, els cables s'hauran de desplaçar, mentre que en la resta del tram només s'hauran de protegir. Això es farà durant aquesta setmana, i per ara només s'han afectat els carrils en direcció nord, just després de la sortida cap a Maçanet i la Costa Brava centre. El que s'ha fet és eliminar els vorals i reduir l'amplada dels carrils, de manera que es mantenen dos carrils útils per a la circulació, desplaçant-los cap a la dreta. En l'espai més proper a la mitjana s'hi habilita una tanca doble de protecció per delimitar l'espai de treball dels operaris i les màquines. Aquest sistema que es pot veure ara a Maçanet és el que s'utilitzarà quan s'executin les obres d'ampliació a tres carrils per sentit.

A partir de la setmana que ve, es continuaran els treballs previs per preparar l'execució de les obres. Es concentraran sobretot en l'exterior de la via i la preparació d'estructures —com ara els ponts—, per no afectar el trànsit. No serà fins al setembre, doncs, quan es començarà a am-



Les obres han començat amb treballs en el tram de l'AP-7 a Maçanet. / MANEL LLADÓ

Amplien el peatge de Maçanet

● Una altra de les obres que s'està fent actualment a l'autopista és l'ampliació de tot l'espai del peatge a Maçanet de la Selva. Concretament, s'estan construint dos punts més de recollida de tiquet per als vehicles que vulguin entrar a l'autopista provinents de la carre-

tera de Vidreres a la Costa Brava, la C-35. Les obres de desdoblament d'aquesta via entre Vidreres i la Costa d'Alou les està executant actualment la Generalitat, i la intenció del govern és poder estrenar els quatre carrils per Sant Joan. Això comportarà un augment de trànsit,

i per tant també s'ha decidit ampliar els punts de peatge de Maçanet perquè no s'hi formin retencions i es millori el servei. Si tot va com està previst, els nous peatges podrien entrar en servei també per Sant Joan, o com a molt tard a principis de juliol.

Continuen els treballs a l'AP-7 a Riudellots per fer el viaducte del TAV

● Mentre ahir començaven les obres d'ampliació de l'autopista, els treballs que continuen són els de la creació d'uns carrils addicionals a banda i banda de l'autopista, aproximadament on hi ha les sortides del peatge de Riudellots i l'aeroport. Les obres les fa l'empresa adjudicatària de la construcció del TAV entre Riudellots i Girona, i són per fer un viaducte per al TAV. Tindrà 145 metres i la seva execució obligarà a ocupar amb maquinària la part central de l'autopista. Per això ara l'empresa està a banda i banda de la calçada fent els treballs previs, consistents sobretot a construir uns carrils addicionals a banda i banda per on desviar el trànsit mentre durin les obres del viaducte. Probablement, aquests carrils que ara es construïran serviran també per a la futura ampliació de l'autopista, ja que aquest tram també està inclòs en el projecte del tercer carril.

pliar la via. Per ara, els treballs se centraran en el tram entre Maçanet i Fornells, que és el que ja està

adjudicat, i que costarà 45 milions i ha d'estar acabat el 2010. En canvi, encara s'han d'aprovar definitivament els 4 carrils per sentit entre Fornells i Vilademuls, que també faran la funció de desdoblament

de l'N-II amb tres nous enllaços a Fornells, Sant Gregori i Vilademuls, i l'ampliació a 3 carrils fins

a la Jonquera. Comptant tots els trams, està previst que les obres costin uns 350 milions d'euros.

A licitació les obres de l'edifici multifuncional de l'aeroport

IMMA BOSCH / Girona

● Aena posa a licitació l'expedient del futur edifici multifuncional que es construirà ben bé al costat del Punt d'Inspecció Fronterera (PIF) de l'aeroport Girona Costa Brava —a uns 500 metres de l'actual terminal— «seguint els plans d'ampliació de les actuals instal·lacions de l'aeroport». L'edifici multifuncional constarà d'una superfície construïda de 2.529,38 metres quadrats, que es distribuïràn entre una planta baixa (1.681,63 metres quadrats), un entresòl (350,23 metres qua-

drats) i una zona d'exterior coberta (498,21 metres quadrats). El disseny, segons expliquen fonts d'Aena, conservarà la mateixa «geometria i acabats de l'edifici annex, mantenint l'exterior de xapa metàl·lica amb ones horitzontals». Els treballs de construcció començaran a principis de l'any vinent i és previst que durin deu mesos. L'import de la licitació és de 4.039.361,78 euros.

El nou edifici inclou una no-



Imatge de l'enderrocament de l'antiga terminal.

va terminal de càrrega de 250 metres quadrats que donarà suport al Punt d'Inspecció Fronterera i que tindrà la possibilitat

d'ampliar-se 150 metres més. També hi haurà oficines i tallers per a les companyies de serveis de terra de rampa i per a les companyies que operen a l'aeroport per al manteniment i recanvis de les aeronaus.

La nau es construirà on hi havia hagut l'antiga terminal de l'aeroport de Girona —un dels edificis més antics que quedaven a les instal·lacions de Vilobí d'Onyar— que es va inaugurar l'1 d'abril de 1967, juntament

amb la inauguració de l'aeroport. L'antiga terminal, que també ocupava 2.500 metres quadrats, es va enderrocar el 3 de desembre de l'any passat.

Pel que fa a l'edifici del Punt d'Inspecció Fronterera que s'ha fet a l'aeroport, ja s'ha acabat de construir però no pot entrar en servei fins que la Unió Europea n'hagi fet la revisió. Fonts de l'aeroport de Girona calculen que aquest tràmit es podria fer aquest estiu i el Punt d'Inspecció Fronterera podria entrar en servei a finals d'aquest any.

Els alcaldes volen aturar les obres de la MAT

Bescanó assegura que no ha detectat cap irregularitat en els treballs de la línia que es porten a terme a Vilanna

MONTSE BARRERA / Vilanna (Bescanó)
● Els alcaldes de l'Associació de Municipis de la Molt Alta Tensió (Ammat) demanaran en l'assemblea de dissabte que s'aturin els treballs d'obertura de camins

per a la construcció de la línia de 400 kV iniciats a les comarques gironines, en concret a Bescanó i a Viladrau. L'assemblea estava programada per ratificar les al·legacions conjuntes dels municipis que

demanen el soterrament de tot el tram, entre Sentmenat i Santa Llogaia. L'Ajuntament de Bescanó assegura que els treballs de la línia s'ajusten als permisos de Medi Ambient. Mentrestant, el nou ministre

d'Indústria, Miguel Sebastián, va dir ahir que la interconnexió elèctrica que unirà Santa Llogaia i Baixàs serà «aviat» una realitat, i que «optimitzarà els punts de vista econòmic, tècnic i mediambiental».

En l'assemblea els alcaldes preveuen també elaborar un manifest en relació amb la línia, a més d'exigir que s'informi els ajuntaments dels permisos que Medi Ambient doni a Red Eléctrica per als treballs de la línia, segons va explicar Xavier Quer, president de l'Ammat. Quer va indicar també que els alcaldes volen les mateixes compensacions pel pas de la línia que les que es donin al municipis inclosos en el tram de la interconnexió. Tot i que l'Ammat de moment no preveu cap tipus de mobilització, Quer va indicar que esperen poder dialogar amb el govern, un diàleg que diu que fa tres anys que esperen. L'alcalde de Bescanó, Xavier Soy, va indicar que després de la inspecció dels treballs que fa Red Eléctrica als boscos de Vilanna obrint nous accessos, no han apreciat res incorrecte, tot i que assegura que en faran un seguiment diari.

El grup de l'oposició, Entesa per Bescanó, va interessar-se pels treballs en la comissió informativa de dimarts i, segons el regidor Carlos de Mendoza, els estranya el fet que les obres hagin començat per Bescanó i no per qualsevol altre municipi, un aspecte que Soy atribueix a Medi Ambient, que és qui ha donat els permisos.

Per la seva banda, Fermí Coll, un veí de Vilanna



Preparatius per a la construcció de la línia als boscos de Vilanna, dimarts. / MIQUEL RUIZ

«Governants ineptes»

R. ESTÉBAN / Banyoles
● Al director general de l'Energia de la Generalitat, Agustí Maure, li devien xiular les orelles, ahir al vespre. En un debat que va tenir lloc a Banyoles —en el marc de la Setmana del Medi Ambient del Pla de l'Estany— els representants de l'AMMAT (Xavier Quer), de la plataforma No a la MAT (Xavier Llorente) i de la PIMEC (l'enginyer Joan Vila, favorable a la nova línia) van coincidir a personalitzar en aquest alt càrrec de l'administració catalana —i que havia estat treballant anteriorment a Red Eléctrica— l'actitud negativa de les institucions i la classe política en re-

lació amb aquest conflicte. En una valoració més general, Llorente va titllar els governants d'«ineptes i inoperants», mentre que Quer es va mostrar «decebut amb la classe política gironina i catalana» per haver apostat per la MAT. Quant al debat en sí —moderat pel periodista Lluís Poch— gairebé no va existir perquè a aquestes altures les posicions estan molt blindades. Es va obrir una escletxa, però, quan Vila va declarar-se partidari de la MAT, «però no a qualsevol preu», i va proposar un front comú per aconseguir el soterrament de la línia. La idea no va acabar de fer el pes als companys de taula.

que resideix a prop del lloc on es farà la subestació i que té familiars que han estat expropiats per la lí-

nia, lamenta la desvalorització de les finques que provoca la infraestructura, i l'impacte paisatgístic.

Amb tot, atribueix a la subestació la part més important d'impacte, per les seves dimensions.

La interconnexió, aviat

M.V. / ACN / Madrid
● El nou ministre d'Indústria, Miguel Sebastián, va assegurar ahir que la interconnexió elèctrica que unirà Santa Llogaia d'Alguema i Baixàs serà «aviat» una realitat, i que «optimitzarà els punts de vista econòmic, tècnic i mediambiental». El ministre Sebastián va fer aquestes declaracions ahir al Congrés dels Diputats en una comissió del seu departament per explicar les línies mestres de la seva cartera durant aquesta legislatura.

El responsable de la cartera d'Indústria, que va dir que la MAT és un dels «grans reptes» del sistema energètic, va insistir en la necessitat de la infraestructura sobretot per garantir el subministrament elèctric i també per al desenvolupament de les energies renovables. Sebastián va explicar que el govern està treballant amb el govern francès per trobar una solució tècnica a la interconnexió elèctrica, amb l'ajuda del mediador europeu de la infraestructura, Mario Monti.

Investigant l'incendi

EFE / Barcelona
● Els Mossos d'Esquadra estan investigant l'incendi d'una grua que treballava en les obres de la MAT a Folgueroles (Osona). Un grup de la policia científica dels Mossos està analitzant el braç de la grua que va aparèixer cremada dimarts a la nit per intentar esbrinar l'origen del foc. Encara no han descartat cap hipòtesis de treball, «l'incendi podria ser intencionat però també fortuït per un curtcircuit, per exemple, ja que havia plogut», explicava un portaveu dels Mossos. La grua estava estacionada al costat d'una de les torres de la nova línia d'alta tensió, la construcció de la qual ha provocat una forta oposició i una polèmica veïnal, entre els municipis de Vilanova de la Sau i Folgueroles. Els treballadors de la MAT havien estat treballant durant tot el matí de dimarts, però al migdia els forts xàfecs van impedir que poguessin continuar la feina. A les vuit del vespre van rebre un avís que la grua estava cremant.

LA EMPRESA PÚBLICA GESTIONA TODOS LOS PUERTOS CATALANES, EXCEPTO BARCELONA Y TARRAGONA

Ports de la Generalitat logra un beneficio récord, con 4,33 millones de euros en 2007

EXPANSIÓN. Barcelona

El comité ejecutivo de Ports de la Generalitat, la empresa pública que gestiona todos los puertos catalanes, excepto los de Barcelona y Tarragona, incrementó un 39,25% su resultado de explotación en 2007, hasta 4,33 millones de euros. Se trata del beneficio más elevado desde la creación de la entidad dependiente del Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Los ingresos ascendieron a 13,7 millones de euros, un 15,26% más. Según Ports de la Generali-

tat, los resultados son fruto de una mejor gestión de la ocupación del dominio público y del crecimiento de la productividad derivado del Plan de Inversiones 2001-2004, así como de los primeros ejercicios del Plan de Inversiones 2005-2008.

Ports de la Generalitat invirtió el pasado año 8,2 millones de euros en proyectos destinados a la mejora de las infraestructuras, la integración de los puertos en los tejidos urbanos y la dotación de nuevas instalaciones. En 2007, la entidad finalizó los

La entidad aprobó el año pasado una inversión de 42 millones en Vilanova i la Geltrú

paseos marítimos de Cambrils (Baix Camp) y L'Estartit (Baix Empordà) y se mejoró el puerto de Arenys de Mar (Maresme). Ports de la Generalitat aprobó en 2007 el plan especial del Puerto de Vilanova i la Geltrú (Garraf), que supondrá una inversión de 42 millones.



Palamós es uno de los puertos gestionados por la empresa pública.



Obras del TRAM por once millones

■ La Conselleria de Infraestructuras ha adjudicado por once millones de euros el tramo 0 de la Línea 2 de tranvía de Alicante a Tecsa, Becsa –la sociedad con la que concurre Lubasa a obra pública después de haber sido condenada por fraude fiscal– y CHM.



Seis meses después de comenzar las obras del tren de alta velocidad, **los camiones y las excavadoras se han hecho tan familiares** en las Vegas Bajas del Guadiana como la maquinaria agrícola

El AVE comienza a abrirse camino

LUIS EXPÓSITO BADAJOZ

LAS obras del AVE, pregunta usted? Pero si todo esto está plagado». El encargado de la gasolinera abre los brazos, como si quisiera abarcar lo inalcanzable. «Si tira por este camino, verá las máquinas en movimiento. Pero hay trabajos a lo largo de toda la vía del tren».

La alta velocidad comienza a abrirse camino por las Vegas Bajas del Guadiana. Seis meses después de comenzar las obras, una rápida visita permite comprobar que marchan a buen ritmo. Hace casi un año, a finales de junio de 2007, el Gobierno adjudicaba las obras de la plataforma de vía del primer subtramo del AVE extremeño. Se trataba de los 20 kilómetros que separan Mérida y Montijo. El contrato se lo llevó la unión temporal de empresas (UTE) formada por AGG Occidental Empresa Constructora (del Grupo Gallardo) y la andaluza GEA 21. Por estas obras, Fomento pagará más de 41 millones de euros.

Los primeros movimientos de tierras comenzaron el pasado mes de enero. Algunas excavadoras estaban trabajando algunas semanas antes, pero todo hizo indicar que se trataba de preparar el terreno para que la ministra de Fomento pudiera presidir el arranque de la obra. No hubo primera travesía ni inauguración oficial; las elecciones generales estaban demasiado cerca.

Estos días, los camiones se están convirtiendo en un elemento más de las Vegas. Sin embargo, aún no resultan demasiado llamativos. De momento, la construcción de la plataforma implica sobre todo labores relativamente simples. Además, estas carreteras son por estas fechas un hervidero de actividad. Una de las zonas agrícolas más prósperas de la región se encuentra ahora misma comenzando la campaña de la fruta y esperando la del tomate, que alcanzará su auge en el verano. Otros cultivos predominantes, como el maíz o el arroz, necesitan ahora mismo de gran atención. Así que, por el momento, los tractores siguen ganando la partida a los volquetes cargados de tierra.

En Sagrías

Entrando en los pueblos de colonización del Plan Badajoz por la carretera de Montijo, el primer atisbo de obras se percibe un par de kilómetros más allá de Sagrías. Dos operarios controlan el tráfico para evitar los riesgos que comporta el continuo trasiego de camiones. Ya en la zona de plataforma, junto a la vía del tren convencional, una enorme máquina 'caterpillar' desbroza el terreno, mientras una excavadora carga la arena sobrante para que los mercancías se la lleven. No han avanzado mucho en este punto, pero es que llegaron el lunes. Vienen de más arriba, abriendo brecha desde varios kilómetros.

Apenas a 30 metros, del otro lado del puente que salván las actuales vías, unos agricultores recogen

unas relucientes nectarinas en una explotación frutícola. «Están esperando a que acabemos la recolección para entrar con las máquinas, en unos días. Nos han expropiado cinco hileras de árboles, cerca de media hectárea de terreno», comenta José Antonio Rosario, capataz de la finca.

La siguiente parada de la 'excursión' está cerca de Pueblonuevo. Aquí no hay actividad, pero se puede apreciar que ya se ha avanzado bastante. Una cinta de terreno compactado avanza paralelo a la vía del tren en ambos sentidos. En teoría, el concepto de plataforma no debe incluir mucho más. Según las definiciones profesionales del gremio, se trata de toda infraestructura realizada sobre la explanación con la función de dar sustentación a la vía y a los elementos auxiliares del ferrocarril. Incluye por tanto terraplenes, desmontes,

puentes y túneles. No hay mucho de esto entre Montijo y Badajoz. Se trata de una vega, terreno plano. La mayor dificultad la plantean las acequias de riego, auténtica razón de ser de este territorio.

Por ahí cerca trabaja Juan Carlos Ramos, en el hotel-restaurante La Finca. «Al principio sí que notábamos más que había obras. Venía más gente a comer. Ahora acuden menos. Debe ser que ya no les pagan el menú y se van a sus casas. De todas maneras, se nota que pasan más camiones y para más gente a tomar café», comenta desde detrás de la barra.

Visita

Pasado Guadiana del Caudillo está el tramo que visitó Magdalena Álvarez el pasado enero. Poco ha cambiado. Pero las obras sí que han avanzado en dirección a Badajoz. A la altura del pueblo, se

encuentran los trabajos más intensos. Hay actividad a uno y a otro lado de la actual vía, de tal forma que no se sabe por dónde discorrirá realmente el AVE. «Antes pensaba que iba por la derecha, por el lado del pueblo, ahora realmente no lo sé», confiesa José María Piñero, que tiene un taller en la zona. Lo que tanto él como sus vecinos tienen claro es que la nueva vía convivirá con la actual.

Piensen que también sobrevivirá la estación del pueblo. No tienen motivos para dudarlo. La Dirección General de Ferrocarriles ha confirmado que la actual vía entre Madrid y Valencia de Alcántara quedará en desuso, pero nada se dice de lo que hay entre Cáceres y Badajoz. La estación de Guadiana es pequeña y coqueta, pero no tiene mucho tráfico. Aparece cerrada y los carteles sólo anuncian tres convoyes diarios.

Por las informaciones que Piñero ha recabado en el contacto diario con los trabajadores del AVE, casi todos los puntos están en obras. «Han tenido que paralizar alguno -asegura con sorna- porque han descubierto nidos de rapaces. Hasta que no acabe la nidificación no pueden seguir».

El plazo para la construcción de la plataforma de este tramo es de 18 meses, a partir de la firma del contrato. Es decir, en torno a la primera mitad de 2009. Luego habría que montar el subbalasto y el balasto, para instalar después las traviesas, las vías, las catenarias, la señalización y el alambrado. Finalmente, habría que realizar las comprobaciones de funcionamiento y seguridad.

HOY.es

Galería y vídeo de las obras.



Vista de las obras de la plataforma del AVE a su paso por Guadiana. A la izquierda se aprecia la estación de tren convencional. / C. MORENO

«Todo el mundo sabe que no vamos a cumplir»

L. E. BADAJOZ

Por primera vez, el Ministerio de Fomento, aunque de una manera un tanto extraña, admite que el AVE hasta Badajoz no estará en 2010. Así lo asegura el diario 'Público', uno de los más importantes de Portugal. En su edición del martes, transcribe la conversación mantenida por uno de sus redactores con

Daniel Salado, jefe de Prensa del departamento español. Literalmente, éste dijo a 'Público': «Oficialmente mantenemos la fecha de 2010 para el AVE, pero todo el mundo sabe que no vamos a cumplir».

Ante la insistencia del periodista para que concrete nuevas fechas, Salado insiste que «aún no se han cambiado; por eso oficialmente se mantiene» la conocida de 2010.

En la visita que Magdalena Álvarez realizó a las obras del AVE el pasado mes de enero aseguró que su departamento seguía manteniendo los plazos marcados, aunque evitó referirse explícitamente a la fecha anunciada.

Adjudican un contrato para el control de las obras

REDACCIÓN MÉRIDA

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) ha adjudicado el contrato de consultoría y asistencia técnica para el control de las obras de plataforma del subtramo Mérida-Montijo, incluido en el tramo Mérida-Badajoz de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura-Frontera Portuguesa.

La Unión Temporal de Empresas (UTE) formada por Typsa y Certum será la encargada de realizar estos trabajos por importe de 1.654.325,3 euros, según informó ayer a Efe la Delegación del Gobierno en Extremadura.

El subtramo Mérida-Montijo tiene una longitud de 16 kilómetros y su trazado discurre por los términos municipales de Esparragalejo, Mérida, La Garrovilla, Torremayor y Montijo, todos ellos en la provincia de Badajoz.

El trazado de este tramo, al igual que el del resto de la línea de alta velocidad, se ha diseñado como doble vía de alta velocidad en ancho internacional (TIC) para tráfico mixto



Adjudican el tramo del tranvía que unirá la línea del Centro con el Pla y la Zona Norte

Infraestructuras aprueba la asistencia técnica y la ejecución por once millones y confía en que la línea 2 entre en servicio durante el primer semestre del 2009

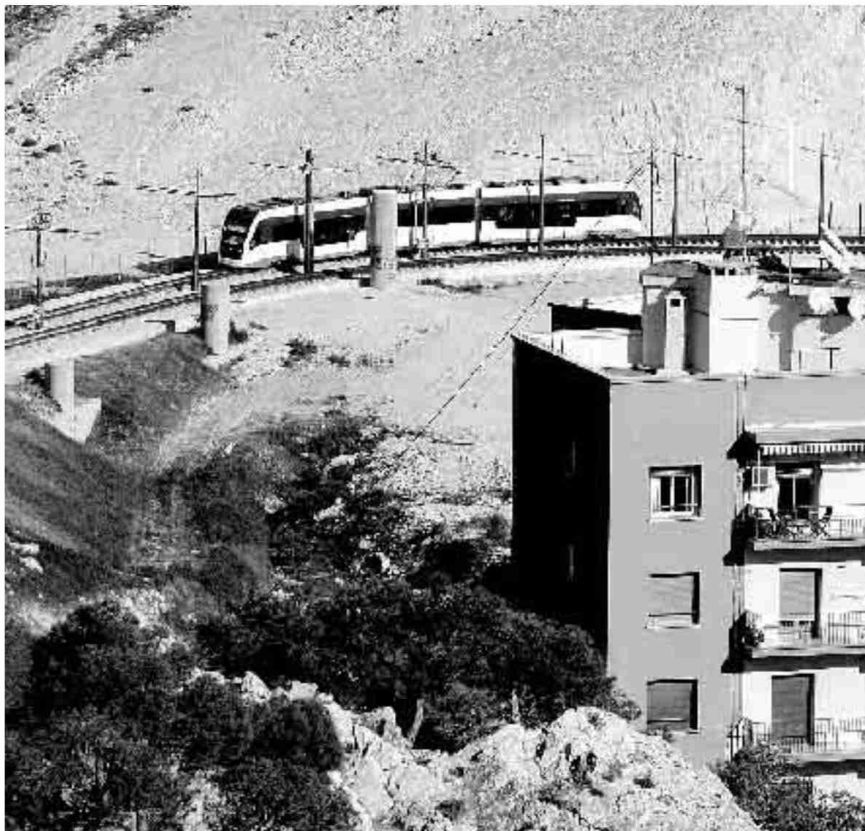
LA VERDAD ALICANTE

La Conselleria de Infraestructuras y Transporte, a través del Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat, ha adjudicado la asistencia técnica y la ejecución de las obras del tramo 0 de la línea 2 del Tram, Metropolitano de Alicante. El importe de ambos contratos asciende a algo más de once millones de euros.

El tramo adjudicado es el que servirá de conexión de la línea 2 con el trazado subterráneo de la red tranviaria por el Centro de la ciudad. Comienza en el viaducto que cruza la avenida de Denia -después de salir de la Estación de Marq- y concluye junto a las instalaciones deportivas del Colegio Calasancio, justo antes de volver a atravesar el mismo vial, pero soterradamente.

El trazado común para todas las líneas (zona centro de Alicante) se bifurca en el paso elevado poco antes de llegar a la Serra Grossa. Mientras la línea 1, actualmente en servicio, continúa en dirección al mar, la 2 girará hacia la parte trasera del centro comercial Plaza Mar 2 mediante un *salto del carnero* (un segundo viaducto que cruzará la línea 1 frente a La Cantera).

La construcción de esta estructura se desarrolló parcialmente durante la ejecución de la línea



UN PASO MÁS. Tramo de la línea del tranvía desde donde arrancará la línea 2, detrás de Plaza Mar 2. / R. M.

DETALLES

- **Proyecto:** tranvía de Alicante.
- **Tramo:** el cero.
- **Línea:** la número dos.
- **Desde dónde:** del viaducto que cruza la avenida de Denia tras salir de la estación del Museo Arqueológico.
- **Hasta dónde:** hasta las instalaciones deportivas del Colegio Calasancio. El siguiente tramo es soterrado por la avenida de Denia hasta alcanzar el Bulevar del Pla.
- **Presupuesto de adjudicación:** algo más de once millones de euros.

1, de modo que quedaran terminados todos aquellos elementos cuya construcción posterior pudiera causar interferencias con la explotación del tranvía.

Continúa en paralelo a la ladera de la Serra Grossa y va enterrando su longitudinal para pasar bajo el cruce de la prolongación de la calle Doctor Sánchez San Julián con la continuación de la calle Canónigo Manuel L. Penalva (acceso al centro comercial). En este punto, y todavía bajo tierra, la plataforma gira hasta situarse en paralelo con la fachada de las instalaciones deportivas del Colegio Calasancio, donde comienza el siguiente tramo de la línea.

Durante la ejecución de este tramo, se pretende repoblar de vegetación la ladera de la Serra Grossa. La obra podría comenzar en un mes, y quedará terminada, como el resto de los tramos de la línea 2, para su entrada en servicio durante el primer semestre del año próximo.



ESTRENO. El delegado del Gobierno andaluz, Manuel Alfonso Jiménez, se estrenó en su cargo junto a Antonio Ramos.

El nuevo puente sobre el río Tinto comenzará a construirse en 2010

El Consejo de Gobierno aprobó cinco actuaciones por valor de 10,1 millones

ISMAEL DOMÍNGUEZ ■ HUELVA

El delegado de Obras Públicas de la Junta, Antonio Ramos, adelantó ayer que las obras del nuevo puente sobre el río Tinto comenzarán a finales de 2010, una vez que se completen los plazos de ejecución del proyecto establecidos en 24 meses.

En su primera intervención como titular de la cartera de Obras Públicas y Transportes, Ramos detalló que el Consejo de Gobierno, celebrado el pasado martes, aprobó esta adjudicación de un proyecto que contempla una vía de siete kilómetros que unirá la H-30 con la A-494 a la altura de la Palos de la Fronteira y Moguer, con un puente de entre 700 y 800 metros que tendrá un carril bici y una reserva para el transporte público, cuya modalidad "vendrá determinada por el propio proyecto".

Al mismo tiempo, destacó la "importancia" de este proyecto, que cuenta con una inversión total de entre 30 y 35 millones de euros, para la provincia de Huelva porque "mejorará las conexiones con la Costa Occidental

de Huelva y, además, aliviará el tráfico que soporta el actual puente sobre el Tinto".

La adjudicación de la redacción del proyecto del puente sobre el río Tinto se incluye en un paquete de cinco actuaciones aprobadas por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía por un montante de 10,1

La mejora de la carretera de Encinasola permitirá mayor accesibilidad al noroeste de la provincia onubense

millones de euros para poner en marcha, además, cuatro obras en carreteras de la provincia.

En este sentido, especificó que se destinarán 3,8 millones de euros al acondicionamiento y la mejora de la carretera HU-9100 desde Encinasola al límite provincial con Badajoz, que, con un plazo de ejecución de 18 meses y pudiendo estar en funcionamiento en el primer tri-

mestre de 2010, tiene el objetivo de "mejorar la accesibilidad al noroeste de la provincia y dotar a esta vía de una mayor seguridad".

De la misma forma, la Junta procederá al acondicionamiento del segundo tramo de la carretera de Malpica, la A-5058 entre el acceso norte a El Portil y su intersección con la carretera de Cartaya. Esta actuación tendrá una inversión de 3,8 millones de euros y se ejecutará, con un plazo de 14 meses y pudiendo estar finalizada en el último trimestre de 2009, sobre siete kilómetros de carretera forestal con el objetivo de "evitar el tránsito por El Portil para aquellos que se desplacen a El Rompido o hacia Cartaya".

Asimismo, la mejora de la A-497 entre Huelva y Punta Umbría, consistente en la renovación del equipamiento y el repintado de la vía, contará con una inversión de 645.358 euros que se ejecutarán en una primera fase en este mes de junio, y se completará con una segunda que se llevará a cabo entre los meses de septiembre y octubre.

PASARELA EN PUNTA

La cuarta obra aprobada el martes, en el Consejo de Gobierno de la Junta, consistirá en una pasarela peatonal para la localidad costera de Punta Umbría. Esta infraestructura estará ubicada en el acceso norte de la ciudad, entre la glorieta y la conexión con el Bulevar del agua. El objetivo del proyecto, que cuenta con un presupuesto de 925.000 euros, consiste en aumentar el tránsito y facilitar la seguridad.

Más de un millón para obras de urbanización en Bonares

■ **La Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio**, a través de la Empresa Pública de Suelo en Andalucía (EPSA), ha destinado 1,34 millones de euros a las obras de urbanización del Plan Parcial 4 de Bonares, que tendrán un plazo de ejecución de 13 meses y

en el que promoverá la construcción de 113 viviendas unifamiliares adosadas de dos plantas, 68 de ellas, protegidas.

El delegado provincial de Vivienda, Gabriel Cruz, y el alcalde bonarense, Juan Antonio García (PSOE), han colocado esta semana la primera piedra de

la actuación, que ha sido adjudicada a la empresa Terracivil S.A. y que tiene un presupuesto global de 1,68 millones de euros, del que la EPSA aporta el 80 por ciento.

Asimismo, este plan prevé la edificación de un total de 153 viviendas, en las que se engloban las 113 de la Junta.

El PP critica los "retrasos" de la Huelva-Ayamonte

■ **La parlamentaria andaluza, María Sacramento**, lamentó que la Junta tenga "credibilidad cero" en materia de infraestructuras en esta provincia tras el anuncio realizado por la Delegación de Obras Públicas sobre distintas actuaciones en la provincia.

Sacramento recordó que "la palabra de la Junta en Huelva es palabra de mentira porque si no que se lo digan a los vecinos de la Costa que a los que Chaves prometió en 2001 que las conexiones con la auto-vía Huelva-Ayamonte estarían finalizadas en dos años, es decir en

2003 y a día de hoy apenas a comenzado una de las cinco conexiones prometidas".

La parlamentaria señaló que el puente sobre el Tinto que "es evidente que no se trata de una obra prioritaria para la Junta ya que no se iniciarán las obras hasta 2011".



POLÍTICA. TRECE ACTUACIONES DE OBRAS PÚBLICAS, PRESUPUESTADAS

El tramo Maracena-Villarejo del metro recibe 41 millones

La Junta destina esta inversión a un subtramo de tres kilómetros que discurre en superficie ■ Tiene un plazo de ejecución de dieciocho meses

Lluvia de millones para la provincia en el Consejo de Gobierno de la Junta de ayer. Son 84,36 millones de euros. Más de la mitad de ellos van a parar al subtramo Maracena-Villarejo del metro.

■ D. MÁRQUEZ. Granada

► El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó ayer un montante de 84,36 millones de euros para trece actuaciones en la provincia, casi todas de Obras Públicas. Más de la mitad del mismo irá a parar al primer subtramo del trayecto de la línea 1 del metro que habrá de ir entre Maracena y el Villarejo.

Los 40,8 millones de euros aprobados para este subtramo que discurrirá íntegramente en superficie por 3,23 kilómetros se gastarán en los dieciocho meses que se ha dado la Junta como plazo para la ejecución de las obras.

Estos trabajos se desarrollarán en su totalidad dentro del término municipal de Granada iniciándose en el límite de los términos municipales de Maracena y Granada, en la Avenida Blas de Otero.

En la Carretera de Maracena concluye el tramo anterior, que está en fase de ejecución desde hace meses: el Albolote-Maracena. El trazado cuyo presupuesto se aprobó ayer finaliza en la calle Francisco Pradilla, en el cruce del Villarejo. Esta intervención incluye el ramal técnico de acceso



El delegado de Innovación visita la Cámara

► Francisco Cuenca, delegado de Innovación de la Junta, a la derecha en la imagen, realizó ayer su primera visita oficial a la Cámara de Comercio desde que accedió al cargo. Fue en compañía del

delegado de Economía, Antonio Argüelles. Junto al presidente de la Cámara, Javier Jiménez (centro), se refirieron a la necesidad de impulsar a las empresas tecnológicas. FOTO: CHARO VALENZUELA

La intervención cuyo presupuesto se aprueba incluye también el acceso a talleres y cocheras del metro ligero

a talleres y cocheras, de 381,2 metros.

Entre las otras actuaciones aprobadas en materia de infraestructuras, destaca la inversión de más

de once millones en la mejora de la carretera A-402 entre Santa Cruz de Comercio y Alhama de Granada, y el ensanche de la A-348 Órgiva-Vélez de Benaudalla, con una inversión de 12,46 millones.

La Universidad sale muy bien parada de esta particular lluvia de millones de ayer: se destinan 3,9 millones para la Unidad de Experimentación Animal del Centro de Investigaciones Biológicas. También se impulsa la creación del centro Mente y Cerebro de in-

vestigaciones neurológicas.

Una partida de 1,7 millones va a parar a un nuevo colegio de Cúllar Vega, para trescientos alumnos. Se renueva el crédito máximo de tres millones con CajaGranada a la sociedad pública de capital riesgo Invercaria.

Por último, hay que destacar la inversión de 13,3 millones de euros en conservación de 3.552 hectáreas en los espacios protegidos de Sierra Nevada, Baza y Huétor. Purullena tendrá también una emisora de radio local. ■



ABASTECIMIENTO

La Junta invertirá 2,2 millones en obras hídricas en la provincia

► La Junta de Andalucía acordó ayer invertir 2,2 millones de euros en obras de emergencia que garanticen el abastecimiento de agua a seis poblaciones de la provincia de Málaga, en concreto Periana, Canillas de Aceituno, Pizarra (núcleos de Cerralba y Zalea), Casabermeja, Antequera (Villanueva del Cauche) y Almogía. Estas obras se enmarcan en un proyecto global con un presupuesto de 22,1 millones de euros para un total de 35 poblaciones repartidas por las ocho provincias de la región. ■ EFE. Sevilla



INFRAESTRUCTURAS

Inversión de 350 millones para las circunvalaciones de la ciudad

El delegado del Gobierno anuncia que el gasto se realizará en varios años

M. G. TALLÓN

El delegado del Gobierno, Rafael González Tovar, indicó ayer que la ciudad de Murcia contará en varios años con "una gran circunvalación, que hará el tráfico mucho más fluido", pues están en tramitación todas las obras que promueve el ministerio de Fomento —la autovía del Reguerón, el arco Norte y Noroeste, la autovía del Suroeste y la Santomera-San Javier—, en las que se invertirán 350 millones de euros.

González Tovar, tras visitar al alcalde de Murcia, Miguel Ángel

Cámara, también hizo alusión al gasto que desde el Gobierno central se llevará a cabo en cuanto a infraestructura ferroviaria y dijo que la Región "ha recibido en los últimos cuatro años la mayor inversión en ferrocarril de su historia, con 180 millones de euros en obra licitada" y apuntó que en un futuro próximo Murcia "se convertirá en un importante nudo de comunicación ferroviaria, puesto que ya están en marcha las obras del tren de alta velocidad (AVE) que nos conectarán con Andalucía y las dos líneas con Madrid



ÁGUEDA PÉREZ

González Tovar —a la derecha en la imagen—, junto a Cámara

por Alicante y Cieza".

Igualmente, el delegado gubernamental informó al alcalde de que el proyecto de soterramiento

de las vías del AVE a su paso por Murcia está "muy avanzado", pues la fase de alegaciones ya ha finalizado.

SEGURIDAD

"Agilizaré las obras de la comisaría del Carmen al máximo"

■ González Tovar, en su vuelta al Ayuntamiento, donde estuvo como concejal del PSOE en la oposición hasta hace un año, expresó al primer edil municipal su intención de "agilizar al máximo el proyecto de las obras de la nueva comisaría del barrio del Carmen —que estará ubicada en antiguas dependencias de Correos—, ya que se trata de una demanda plenamente justificada de los vecinos, con el que verán incrementada su seguridad en la zona".

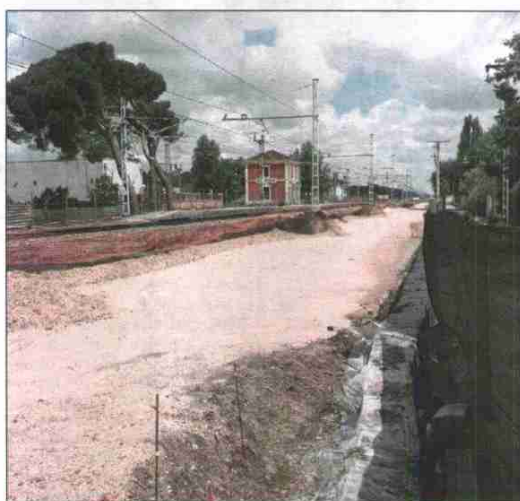
Además, el delegado gubernamental se refirió a la inversión que se hará para construir cuarteles de la Guardia Civil en las pedanías de Torreagütera, Sangonera la Verde y Corvera, a los que se incorporarán en un futuro parte de los 200 agentes del Cuerpo que vendrán a la Región el próximo verano.



Varios operarios trabajaban ayer en las obras del Pinar con maquinaria pesada para la ejecución del primer muro pantalla para el túnel. / REPORTAJE GRÁFICO: J. M. LOSTAU



Las obras se compaginan con la circulación de los trenes de Alta Velocidad.



Canalizaciones de conductos que se están realizando en el lateral sin vías.

Arranca la construcción del túnel del Pinar de Antequera con 18 metros de profundidad

►Adif anunció ayer el inicio de la primera pantalla exterior para el soterramiento de 1 km de las vías

VALLADOLID— La obra ferroviaria del Pinar de Antequera ha entrado en la fase crucial de construcción de uno de los dos túneles subterráneos por los que discurrirán las líneas convencionales y de Alta Velocidad.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) ha iniciado las obras de ejecución de la primera pantalla exterior del primero de los túneles (lado Oeste/dirección Madrid-Valladolid) que se construirán en El Pinar de Antequera (Valladolid). Estas actuaciones finalizarán con el soterramiento de las vías a lo largo de 1.057 metros, coincidiendo con la zona urbanizada de este barrio vallisoletano.

Las obras se incluyen en un proyecto de mayor envergadura denominado Accesos a Valladolid e Integración Urbana de su Red Arterial Ferroviaria, Subtramo Río Duero-Túnel de Pinar de Antequera. Están siendo ejecutadas por la UTE forma-

da por las empresas Corsán-Corviam Construcción, Begar Construcciones y Contratas, y Zarzuela Empresa Constructora. La inversión asciende a 76.203.673,87 euros y el plazo de ejecución es de 34 meses.

Según informa la entidad en un comunicado, estos trabajos van a ser cofinanciados por el Fondo de Cohesión, dentro del Programa Operativo Fondo de Cohesión-Feder 2007-2013. Para la ejecución de la obra se utiliza una máquina pantalladora que realiza una excavación vertical basada en la construcción de un muro en tramos de 3,80 metros de longitud. Dicho muro, de hormigón armado, tiene 1 metro de anchura y 18 metros de profundidad.

Estos trabajos se complementan con el movimiento de tierras que se está ejecutando para realizar la plataforma que albergará la variante de las dos vías actuales, de ancho con-

vencional e internacional (UIC), hacia el lado Este de su posición actual, y que ocuparán parcialmente la calle Los Pinos.

Posteriormente, en la segunda quincena del mes de junio está previsto que se inicien los trabajos de electrificación de dicha variante, actuaciones que concluirán a finales

Los trabajos se ejecutan con una máquina pantalladora que realiza excavaciones verticales

de septiembre.

El túnel de El Pinar de Antequera tendrá 1.057 metros de longitud soterrada, 633 metros de rampa por el lado Sur (lado Valladolid) y 440 metros de rampa por el lado Norte (la-

do Madrid). Se trata de un túnel para cuatro vías, constituido por dos cajones formados por tres pantallas verticales continuas, dos exteriores y una intermedia, y sendas losas de cubrición y contra bóvedas, informa Ical. Para poder ejecutar el primer cajón sin interferir el tráfico ferroviario, se realizará una variante del citado tramo con dos vías hacia el Este (calle Los Pinos). Posteriormente se construye la totalidad de la pantalla central y la losa de cubrimiento del túnel izquierdo, mientras se presta el servicio ferroviario por la variante antes citada. Una vez finalizado el primero de los cajones del túnel y antes de iniciarse la construcción del segundo, se repondrá el tráfico de ancho convencional con dos vías por el interior de dicha estructura, mientras que la vía de ancho internacional se colocará encima de dicho túnel, hasta la finalización de los trabajos.



El PP pide la ejecución «urgente» de las obras de la autovía Albacete-Linares

Los tramos correspondientes a la parte andaluza del proyecto están licitados y, al menos en un caso, ya se han adjudicado las obras

E.F. / ALBACETE

La construcción de la autovía Albacete-Linares va a todo gas en la parte andaluza, mientras que en la manchega duerme el sueño de los justos, denunció ayer el grupo popular de la Diputación.

Los alcaldes de Bienservida y Villapalacios, Javier Algaba y Mari-bel Serrano, y los diputados provinciales Antonio Serrano y José Luis Serrallé, presentaron ayer una moción, que irá al próximo pleno y con la que se quiere instar al go-

bierno central a que ejecute los tramos albaceteños de manera «urgente».

Serrano explicó que «los tramos andaluces ya están licitados, e incluso ya se ha adjudicado la ejecución en uno», hecho que les llevó a presentar la moción.

Actualmente, la parte manchega tiene seis tramos, y la andaluza nueve. Si bien es cierto que el lado albaceteño del proyecto es el más complicado, se trata de una obra vital para varios términos.

«Entre 2000 y 2008, Bienservida ha pasado de 900 a 700 habitantes -afirmó su alcalde- y una de las causas de esta situación es que Albacete está a hora y media, cuando debería estar a tan sólo 45 minutos».

Esta distancia, además, se ve acrecentada por el mal estado de algunos tramos de la carretera actual, la N-322. De todos ellos, el que peor está es el que discurre paralelo al cauce del río Jardín.

«Ahí te juegas la vida -subrayó



Un instante de la rueda de prensa ofrecida por el PP en la Diputación. / A.P.

Serrallé- porque además hay un tráfico intenso, de coches y camiones, y es rara la semana en la que no tenemos algún susto».

Por su parte, el portavoz del PP en la corporación provincial, Antonio Serrano, remarcó que esta situación no sólo afecta a dos términos concretos, sino a toda una

comarca que, si algo necesita, son inversiones, la Sierra de Alcaraz.

«En el 2000 se decidió hacer la autovía -recordó- y luego se decidió el trazado, se hicieron los informes de impacto, pero llevamos dos o tres años en los que el proyecto no va ni para adelante ni para atrás».