



Resumen de prensa

Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
				11/06/2008	
1.	ABC	11/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Aguirre pone en marcha en La Fortuna la primera tuneladora de la legislatura	3
2.	ABC	11/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El PP denuncia nuevos retrasos en el proyecto de la segunda estación del AVE	4
3.	CINCO DIAS	11/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Bombardier y Alstom dan los mejores precios para ganar la señalización del AVE a Valencia	5
4.	EL PAIS	11/06/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Espinosa señala "la mejora" en cambio climático pese al aumento de emisiones	6
5.	EL PAIS	11/06/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Sin directores de Agua y Costas	7
6.	EL PAIS	11/06/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Wedio Ambiente rectifica y descarta en el pacto del agua nuevos trasvases	8
7.	EL PERIODICO DE CATALUNYA	11/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La Cámara de BCN exige ahora que El Prat tenga la cuarta pista	9
8.	EL PERIODICO DE CATALUNYA	11/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Los cinco nuevos sondeos del AVE confirman la viabilidad del túnel	10
9.	EL PROGRESO	11/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La Ronda Este dispondrá de 20 millones aunque no está en el Plan de Estradas	11
10.	EXPANSION	11/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	"Un ingerio se acostumbra a saltar vallas, obedecer y resignarse"	12
11.	LA RAZON	11/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS; OBRAS PUBLICAS	Comienzan las obras de ampliación de la línea 11 de Metro a La Fortuna	14
12.	LA RAZON	11/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	Espinosa propone trasvases a la carta	15
13.	LA VANGUARDIA	11/06/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Los embalses están al 59% pero sigue vigente la alerta	16
14.	PUBLICO	11/06/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Cien millones de toneladas de residuos radiactivos buscan basurero	17
15.	PUBLICO	11/06/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Los coches 'sucios' bajan un 44% sus ventas	18
16.	PUBLICO	11/06/2008	OBRAS PUBLICAS	PNV y PSE chocan en el TAV	19



Aguirre pone en marcha en La Fortuna la primera tuneladora de la legislatura

La prolongación de la línea 11 de Metro hasta Leganés concluirá a final del próximo año

MERCEDES CONTRERAS

MADRID. «Excavolina», una de las tuneladoras que han estado paradas durante el último año, volvió ayer al trabajo. La presidenta regional, Esperanza Aguirre, la puso en marcha para perforar 3,1 kilómetros que llevarán el Metro hasta el barrio de La Fortuna, en Leganés.

Se convirtió así en la primera de las tuneladoras que trabajarán durante esta legislatura en el Plan de Infraestructuras. Comenzará a perforar desde el pozo de ataque, junto a las cocheras de Cuatro Vientos, desde donde avanzará hacia la estación de La Fortuna para unirse finalmente, tras pasar por debajo de la M-40 y la M-45, con la estación de La Peseta, línea 11, en el PAU de Carabanchel.

«Está previsto —dijo la presidenta— que «Excavolina» termine su trabajo a principios de año y que a finales de 2009 los 25.000 vecinos que viven en el barrio de La Fortuna, que han permanecido aislados de la red, cuenten ya con el medio de transporte más limpio, cómodo y rápido».

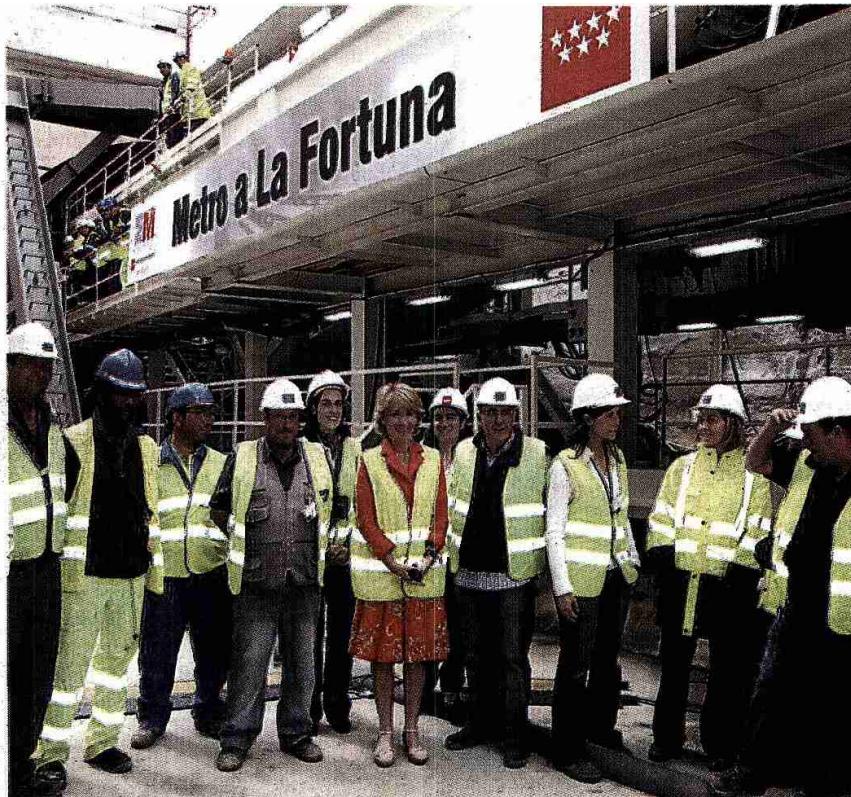
La estación estará situada en el Parque Serafín Antón y los vecinos podrán llegar a la Plaza Elíptica en un solo trayecto de apenas 15 minutos.

Esperanza Aguirre, que estuvo acompañada del consejero de Infraestructuras y Transportes, Manuel Lamela, así como del alcalde de Leganés, Rafael Gómez Montoya, recordó que el concurso y la adjudicación de la obra se realizó durante la pasada legislatura.

«Revisado y modernizado»

«En este año —dijo— se ha preparado este gran pozo de ataque para montar la tuneladora que ya se empleó en la prolongación de esta misma línea 11 en Carabanchel Alto y en algunos tramos del Metrosur. Además, durante este tiempo se ha revisado, modernizado y adaptado al tipo de terreno de La Fortuna, que cuenta con arenas y arcillas con resistencia variable».

Entre las características técnicas de «Excavolina» destaca sus 10 metros de diámetro, los 10 motores hidráulicos de accionamiento, 315 herramientas de corte y 890 toneladas de peso. Esperanza Aguirre aseguró que «se reutilizarán los lodos al igual que se hizo en la pasada legislatura, en la que los lodos secos se reutilizaron pa-



Esperanza Aguirre posa con un grupo de trabajadores del Metro a La Fortuna

COMUNIDAD

Los vecinos podrán llegar a la Plaza Elíptica en un solo trayecto de apenas 15 minutos

El alcalde de Leganés solicitó a la Comunidad la construcción de más estaciones de Metro en su municipio

ra construir terraplenes y aislar acústicamente la R-5».

La inversión prevista para estos nuevos kilómetros de red de Metro es de 201,5 millones, de los que 40 son aportados por fondos europeos.

Destacó la presidenta regional el «elevado uso que los ma-

Un Plan hasta el año 2011 con más de 2.300 millones

El Plan de Infraestructuras, que cuenta con un presupuesto de 2.300 millones de euros, prevé la construcción de más de 75 kilómetros de nuevas líneas en la región a lo largo de los cuatro próximos años.

Las Rosas. Se prolongará la línea 2, en 4,5 kilómetros.

Mirasierra. La línea 9 tendrá 2 nuevos kilómetros desde Herrera Oria.

El Casar. La línea 3 se ampliará 2,5 kilómetros desde Villaverde Alto.

Móstoles-Navalcarnero. Las Cercanías tendrán 7 nuevas estaciones y una prolongación de 14,6 kilómetros.

Majadahonda-Moncloa. El tren llegará al intercambiador.

Torrejón-Chamartín. Nueva línea de Metro, con 3 estaciones y 7,5 kilómetros.

Las Rozas-Majadahonda. El Metro Ligero, con 14,3 kilómetros de extensión, arrancará en el Pinar de Las Rozas hasta el Hospital de Puerta de Hierro.

Metrobús. Contará próximamente con cuatro líneas, que unirán los municipios de Villaviciosa de Odón-Alcorcón, Arroyomolinos-Xanadú, Algete-San Sebastián de los Reyes y Torrejón-Barajas.

drileños hacen del transporte público y en especial el Metro, que tiene ya más de dos millones de viajeros cada día», al tiempo que aseguró que estudiará las propuestas del alcalde de Leganés pidiendo más Metro para la localidad del sur de la región.



El PP denuncia nuevos retrasos en el proyecto de la segunda estación del AVE

R.P.

ZARAGOZA. El PP denunció ayer nuevos retrasos en el proyecto de la segunda estación del AVE en Zaragoza. Según el concejal del PP Rafael de Miguel, «el proyecto ya debería haberse aprobado si se hubieran cumplido los plazos que marcó el Gobierno aragonés, pero ni siquiera el suelo está disponible para empezar las obras».

Según De Miguel, es un nuevo incumplimiento en los compromisos adquiridos por el Gobierno aragonés y por el Ejecutivo central.

Thales, el favorito, ocupa el tercer lugar

Bombardier y Alstom dan los mejores precios para ganar la señalización del AVE a Valencia

Las ofertas económicas del concurso de la señalización del AVE Madrid-Valencia ya son públicas. Bombardier y Siemens-Alstom ganan el primer asalto con pujas de 528 y 565 millones. Thales y Dimetronic (584 millones), favoritos a priori, quedan en tercer lugar.

A. RUIZ DEL ÁRBOL Madrid

El mayor concurso de señalización y seguridad ferroviaria licitado jamás en Europa y cuyo fin es dotar de equipos del sistema interoperable de Ertms para la nueva línea del AVE entre Madrid, Cuenca, Albacete, Valencia y Alicante ya ha definido su *pole position*. El pasado viernes se abrieron en un acto público los sobres de los cuatro candidatos que definían su oferta económica y la parrilla de salida para la decisión definitiva.

El mejor colocado resultó ser el consorcio formado por el fabricante canadiense Bombardier y su socio nacional EMTE con una oferta de 528 millones que supone una baja del 20% sobre el precio estipulado en el pliego: 656 millones.

La posición privilegiada de Bombardier, sin embargo, se ha visto cuestionada por el hecho de que en las bases del proceso de licitación se ha fijado como "baja temeraria" cualquier oferta que se sitúe por debajo del 4% del precio medio del conjunto de los candidatos. La oferta de la canadiense marca una diferencia de menos un 0,76% en relación a la oferta media de los candidatos.

La oferta que ocupa la tercera posición es la presentada por Thales y Dimetronic y se eleva a 584,9 millones con una baja del 10,9% y una diferencia positiva sobre la media de 2,13%. Este consorcio es considerado como el favorito en la puja, seguido de cerca por el capitaneado por Alstom y Siemens. Thales es la heredera de la división de comunicaciones para el ferrocarril de Alcatel y cuenta con una larga experiencia en España, igual que Dimetronic. El último candidato en

lididad de su oferta económica.

El segundo mejor clasificado es el grupo de empresas que integran las multinacionales Siemens y Alstom en compañía de las corporaciones españolas Indra e Isolux. Su puja por 565,8 millones implica una baja del 13,85% sobre el precio estipulado en el pliego de condiciones y marca una diferencia de menos un 0,76% en relación a la oferta media de los candidatos.

La oferta que ocupa la tercera posición es la presentada por Thales y Dimetronic y se eleva a 584,9 millones con una baja del 10,9% y una diferencia positiva sobre la media de 2,13%. Este consorcio es considerado como el favorito en la puja, seguido de cerca por el capitaneado por Alstom y Siemens. Thales es la heredera de la división de comunicaciones para el ferrocarril de Alcatel y cuenta con una larga experiencia en España, igual que Dimetronic. El último candidato en



Oferta Ertms Madrid-Levante

En millones de euros

PRECIO ESTIPULADO EN PLIEGO DE CONDICIONES

Ejecución	Mantenimiento	Total
547,03	109,84	656,87

LAS 4 OFERTAS EN LIZA

	Bombardier-EMTE	Alstom-Isolux-Siemens	Invensys Dimetronic-Thales	Ansaldi Cobra
Ejecución	427,82	472,53	487,16	503,44
Mantenimiento	100,52	93,37	97,76	101,04
Total	528,34	565,90	584,92	604,48
Baja (%)	19,57	13,85	10,95	7,98
Diferencia (%)	-6,48	-0,76	2,13	5,11

La baja media queda establecida en el 13,09%.

esta primera fase clasificatoria es el grupo integrado por la italiana Ansaldi y la española Cobra.

Según las bases del concurso, la puntuación de la oferta económica suma el 40% de la nota final, mientras que el 60% restante se asigna por el valor técnico de las propuestas.

El Ertms es el estándar de seguridad y señalización que la Unión Europea quiere que se implante por toda la red ferroviaria comunitaria con el fin de que por ella puedan circular sin restricciones los trenes de cualquier país miembro.

España ha invertido más de 1.500 millones en Ertms

No es la primera vez que el ferrocarril español invierte cifras importantes en el sistema de señalización Ertms. Hasta la fecha ha gastado más de 1.500 millones en siete licitaciones, en las que el gran protagonista ha sido el grupo Thales-Dimetronic que ha conseguido carga de trabajo en todos ellos, excepto en uno: el primer tramo de la línea de alta velocidad entre Madrid y Lérida que se adjudicó Ansaldi

y Cobra. Indra y Siemens también han participado en el reparto, pero siempre aliados con Thales y Dimetronic. Ninguno de los contratos anteriormente adjudicados tienen la cuantía de el del AVE Madrid-Valencia, pero algunos como el del tramo Lérida-Barcelona (adjudicado en 335 millones), el de Madrid-Segovia-Valdestillas (361 millones) o Córdoba-Málaga, suponen inversiones importantes.



Espinosa señala "la mejora" en cambio climático pese al aumento de emisiones

R. M., Madrid

Los ministros de Medio Ambiente tienen cada día que pasa un papel más complicado cuando sale el tema del cambio climático. Por un lado es oficialmente una de las prioridades del Gobierno. Por otro, aunque España es líder en energías renovables, las emisiones de efecto invernadero no dejan de subir. El año pasado lo hicieron un 1,8% y desde 2004 han subido 10 puntos. España es el país industrializado que más se aleja del Protocolo de Kioto.

Ayer fue Elena Espinosa la que, recién llegada, aguantó el chaparrón por la falta de resultados en la lucha contra el calentamiento global. Todos los grupos le reprocharon el "incumplimiento flagrante", como lo llamó CiU. Pero la ministra —visiblemente más cómoda al tratar los temas de Agricultura que los de Medio Ambiente— sostuvo: "Seguimos mejorando nuestra posición en cuanto al compromiso del Protocolo de Kioto". Añadió que si no fuera por la sequía, España tendría unos resultados "espectaculares" y que la tendencia es mejor ahora que con el PP.

Kioto y el agua centraron una comisión atípica. Populares y socialistas utilizaron hasta tres portavoces cada uno (uno para medio ambiente, otro para agricultura y otro para pesca). Y así, en la misma sala los diputados pedían cosas contradictorias: rebajas fiscales para el gasóleo y que España reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero.

Cuando el diputado de ICV Joan Herrera criticó a Espinosa que con la fusión de los ministerios el Gobierno haya perdido el discurso sobre el medio ambiente, ella replicó que impregna todas sus políticas.

Lo amplio del debate permitió evitar la concreción. Espinosa no aclaró si habrá fiscalidad ecológica o si retomará la reforma de Ley de Aguas que Cristina Narbona dejó a medias.



TNS MEDIA INTELLIGENCE NO REPRODUCE ESTE ARTÍCULO POR EXPRESA OPOSICIÓN DEL AUTOR

TRANSCRIPCIÓN

Sin directores de Agua y Costas El agua centra el debate, pero el Gobierno sigue sin director general del Agua. El departamento de Elena Espinosa sigue buscando una mujer que ocupe el cargo que el 9 de mayo dejó vacante Jaime Pajares. También sigue vacante la dirección de Costas, tras la salida de José Fernández el mismo día. El diputado de ICV Joan Herrera preguntó por dos veces a Espinosa cuándo va a cubrir los puestos, pero la ministra replicó que iba allí a dialogar pero que el tono de Herrera le parecía una imposición y no replicó. A este organigrama a medias se une la destitución el 6 de junio de Francisco Amarillo como director general de Desarrollo Rural. La estructura del macroministerio no termina de arrancar. La mayoría del equipo de Espinosa eran hombres y ahora busca mujeres para Medio Ambiente. Allí ha nombrado a Teresa Ribera como secretaria de Estado de Cambio Climático y a María Jesús Rodríguez como directora general de Evaluación Ambiental.

Medio Ambiente rectifica y descarta en el pacto del agua nuevos trasvases

Los populares rechazan en el Congreso la propuesta del Gobierno

RAFAEL MÉNDEZ
Madrid

Y tres meses después de las elecciones, Elena Espinosa compareció en el Congreso. Había expectación por escuchar a la superministra de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Pero en más de cuatro horas de comparecencia no anunció nuevas leyes ni medidas de impacto. Sí reiteró su propuesta para alcanzar un pacto nacional del agua. Pero rectificó el anuncio del pasado 2 de junio y ayer aclaró que no habrá trasvases entre cuencas, sino dentro de una misma confederación. Con una salvedad —que no aclaró a qué se debe—, el del Ródano a Cataluña, que el Ejecutivo sí contempla.

En una intervención leída, Espinosa avanzó las grandes líneas de su ministerio en la legislatura. Como sus competencias son enormes, pasó del gasóleo a la merlaza y del Protocolo de Kioto a la pérdida de especies sin profundizar en ninguna.

Cuando llegó al tema del agua hizo una breve pausa. Llegaba lo importante: "Lo que súpongo que estarán esperando escuchar sus señorías es un pacto en el que el Gobierno no descarta *a priori* las interconexiones intracuencas".

El "intracuencias" no tiene nada que ver con el "intercuencas" que el Gobierno lanzó una semana antes. Lo que ayer anunció Espinosa es que podrá haber trasvases pero siempre entre ríos de una misma cuenca (como ya hay cientos, el Ter-Llobregat o el Júcar-Vinalopó) pero no entre dos cuencas distintas. La

El PP: "No buscan solución al agua, sino a su problema electoral con el agua"

ministra señaló que estudiará los trasvases "que sean ambientalmente sostenibles, económicamente viables y socialmente aceptables", algo que a su juicio no cumplía el derogado trasvase del Ebro.

El Gobierno sostiene que paliará el déficit hídrico de 450 hectómetros al año del Segura (y revisado al alza por el aumento de población) sin aportes desde fuera de la cuenca. Lo que apuntó fue la utilización de aguas depuradas, que hasta diciembre no tenía un soporte legal.

El pacto nace cojo. El Partido Popular anunció que no lo apoya tal y como está concebido. "Ustedes no buscan un pacto para solucionar los problemas del agua, sino para solucionar sus problemas electorales con el agua", le espetó el portavoz popular Carlos Floriano: "No buscan el pacto sino la adhesión y a estas alturas

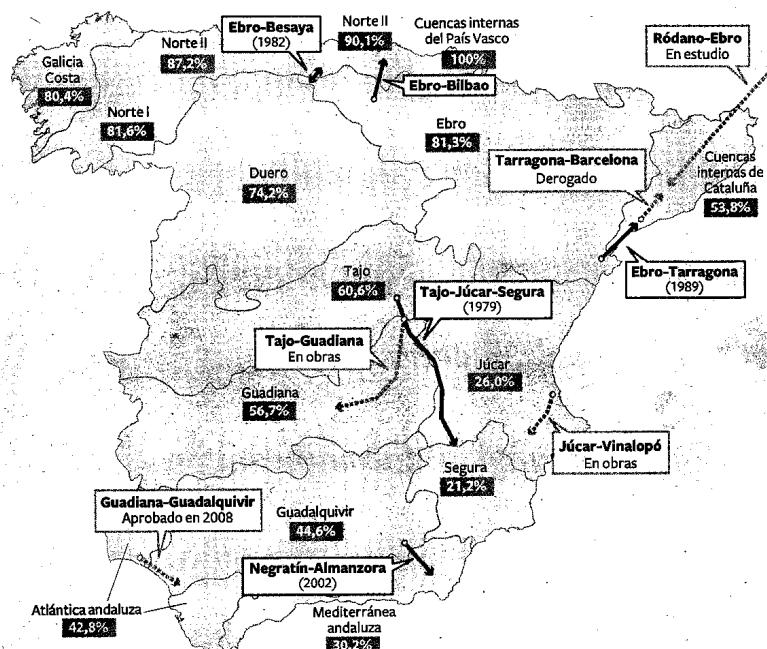
Principales trasvases en España y reservas de agua

■ TRASVASES

- Cuencas hidrográficas
- Trasvases existentes y fecha de entrada en funcionamiento
- Otros trasvases

■ RESERVA HÍDRICA (EN %) (10-6-2008)

59,9% de la capacidad total



Fuente: Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Medio Marino.

EL PAÍS



Elena Espinosa, durante la comparecencia. / LUIS SEVILLANO

no nos van a encontrar". Floriano criticó que la política del Gobierno en materia de agua se basa en "la providencia", en si llueve o no. Espinosa le reclamó que hu-

biera votado a favor en el Congreso del decreto ley que contemplaba la derogación del trasvase del Ebro a Barcelona si lluvia y que ahora protestase porque no se fuese a construir la tubería.

REIVINDICACIÓN EMPRESARIAL

La Cámara de BCN exige ahora que El Prat tenga la cuarta pista

► La institución dice que la situación actual impide superar 90 movimientos por hora

► El campo de vuelo actual impide que el aeropuerto alcance su capacidad potencial

MAX JIMÉNEZ BOTÍAS
BARCELONA

La Cámara de Comercio de Barcelona considera ahora que el Plan Barcelona de AENA, en el que se incluye las ampliaciones de la terminal sur (T-Sur) y la terminal satélite de El Prat será insuficiente para conseguir el objetivo empresarial de alcanzar los 75 millones de pasajeros al año, si no se modifican las tres pistas actuales o se invierte en una cuarta.

«No se trata de cambiar los criterios medioambientales del aeropuerto, hay que modificar las pistas», dijo el presidente de la Cámara, Miquel Valls, haciendo suyas las conclusiones de uno de los apartados del *Informe territorial de la provincia de Barcelona 2008*, elaborado junto con la Diputación de Barcelona.

Con el Plan Barcelona se ha establecido una configuración del campo de vuelo con pistas paralelas. La ubicación de la nueva terminal entre las dos pistas «es una solución muy apropiada para la explotación óptima de este sistema, especialmente para establecer un tiempo mínimo de conexión» entre vuelos, destaca el informe.

MOVIMIENTOS LIMITADOS // Pero la dificultad es que ese sistema de pistas solo permite 90 movimientos a la hora, lo que aun siendo una cifra elevada únicamente permite transportar a 45 millones de pasajeros al año. Sin embargo, la capacidad de transporte de la nueva T-Sur es de 55 millones de pasajeros al año. Si se suma la terminal satélite, que podría entrar en funcionamiento en el 2012, la capacidad de El Prat aumenta hasta 75 millones de pasajeros. Una capacidad máxima a la que no se podrá llegar en las condiciones actuales del campo de vuelo.

Destaca el informe de la Cámara,



► Obras de construcción de la terminal sur, en El Prat, en enero pasado.

La Administración local, motor de la economía de Barcelona

► Tanto el informe de la Cámara de Comercio como el presidente de la Diputación de Barcelona, Antoni Fogués, pusieron ayer de manifiesto el papel de la Administración local en el impulso económico de la provincia. En el informe presentado se dedican dos estudios a la impronta económica local. Uno sobre la evolución del proyecto 22@ de Barcelona, que ha permitido atraer a 1.063 empresas, que han generado un volumen de puestos de trabajo directos e indirectos de 32.000 empleos.

► Otro proyecto es el Distrito Económico Gran Vía L'Hospitalet, en el que se llevan invertidos 2.000 millones de euros y se han creado 46.000 empleos.

que la dimensión de las aeronaves y su nivel de ocupación son un elemento clave en el número de pasajeros que pueden ser transportados. Pero en este sentido destaca que el campo de vuelo de El Prat presenta una limitación clara: «La longitud de la tercera pista (2.660 metros) es insuficiente para las aeronaves más grandes». Es decir, tienen dificultades para poder despegar con plena carga. Así, la Cámara sostiene que para poder pasar de 45 a 55 millones de pasajeros -lo que permitirá la inauguración de la T-Sur- se debería aprovechar al máximo el horario de operaciones del aeropuerto y mejorar factores como la dimensión y el grado de ocupación de los aviones.

El informe explica que el único aeropuerto que en estos momentos tiene un tráfico de 70 millones de pasajeros es el de Londres-Heathrow. Y presenta una media de 144 pasajeros por avión, mientras que en El Prat es de 91 pasajeros.

No obstante, en AENA se considera que con las actuales condiciones de las pistas el aeropuerto barcelonés puede llegar a los 55 millones

de pasajeros, ya que el avance de la tecnología permite que la frecuencia de los movimientos sea cada vez más corta. Si hasta no hace mucho tiempo el espacio entre aviones debía ser de ocho millas, en estos momentos puede ser de cinco. Se añade que, pese a que las pistas se utilizan ahora de forma diferencial -en una se aterriza y en otra se despega-, las grandes aeronaves que llegan a El Prat pueden utilizar la pista más larga si así lo reclaman.

NUEVA TERMINAL C // AENA, por otra parte, comunicó ayer que el nuevo edificio de la terminal C de El Prat comenzará a funcionar el miércoles, 18 de junio. El edificio, que se ha construido en 10 meses, dispone de 14 mostradores de facturación, y de nuevas cintas de recogida de equipajes además de un almacén. Vueling y Lagun Air serán las que ocuparán este nuevo módulo con la asignación de 12 mostradores para la primera y 2 para la segunda. Easyjet, que hasta ahora efectuaba su facturación en la terminal A, pasará a realizarla en la terminal B. ■



CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BAJO EL EIXAMPLE

Los cinco nuevos sondeos del AVE confirman la viabilidad del túnel

Las catas pedidas por los geólogos en la zona de la Sagrada Família avalan la seguridad de la obra

Los datos del informe, pagado por el ayuntamiento, son «tranquilizadores», asegura García-Bragado

RAMON COMORERA
BARCELONA

La construcción del túnel de la línea de alta velocidad bajo el Eixample, entre las estaciones de Sants y Sagrera, ha recibido otro aval técnico. El informe realizado a partir de los cinco sondeos complementarios del subsuelo que solicitó el Col·legi de Geòlegs de Catalunya en la calle de Mallorca, entre las de Sicilia y Leopold, «confirma la viabilidad de la obra con toda seguridad», afirmó ayer el cuarto teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona, Ramón García-Bragado. El consistorio fue quien, en una decisión unilateral, decidió encargar y pagar los trabajos, que han costado 21.500 euros. Fue un hecho sin precedentes porque carece de competencias directas en la ejecución de las obras del AVE.

El análisis de las nuevas muestras obtenidas hasta una profundidad de 45 metros «no altera los resultados de los estudios ni las previsiones realizadas por el contratista», declaró el responsable municipal de Urbanismo. La radiografía del subsuelo en la zona explorada es «coherente con el perfil geológico establecido en el estudio de marzo del 2002 recogido en el proyecto constructivo vigente», añadió García-Bragado.

UNA COPIA A ADIF // Para el ayuntamiento, la petición de información suplementaria que hacían los geólogos en el informe sobre el túnel, fruto de un encargo del propio patronato de la Sagrada Família, «era fácil de atender y se ha ejecutado de forma correcta». Una copia de las conclusiones se ha enviado al gestor de infraestructuras Adif, responsable del túnel, al Col·legi de Geòlegs y al Institut Geològic de Catalunya. En la lista no está, en cambio, la Sagrada Família porque «el templo no resulta afectado por el ámbito del estudio», puntualizó el responsable municipal.

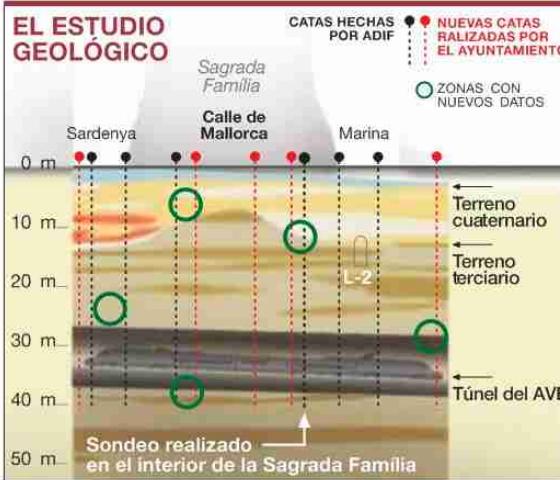
Tres de las perforaciones se han hecho en el lado montaña y las otras dos en el lado mar de la calle de Mallorca. En conjunto, se han realizado 48 ensayos de penetración dinámica, se han tomado 18 muestras para analizar en el laboratorio y se han realizado 11 identificaciones completas de tierras y dos análisis de agua. Con todo ello se han identificado tres unidades geológicas según el material encontrado: terreno de relleno, cuaternario y terciario. Un



► Varios operarios realizan uno de los sondeos para el túnel del AVE en la calle de Mallorca, el pasado abril.

La Audiencia Nacional no acepta acumular recursos contra el proyecto

► El ayuntamiento hizo coincidir ayer la divulgación del resultado de los sondeos con el anuncio de la recepción de una comunicación de la Audiencia Nacional que deniega a la Sagrada Família «la acumulación del recurso contra el proyecto constructivo del túnel al recurso ya en trámite sobre el estudio informativo de la obra», en palabras del teniente de alcalde de Urbanismo. Esta cuestión de procedimiento es para García-Bragado «un paso más» en un proyecto que ha seguido ya «todas las etapas» y cumplido «todos los requisitos». Dos autos de la Audiencia Nacional sobre la petición de suspensión cautelar de las obras de la Sagrada Família y de AVE pel Litoral han establecido, sin embargo, una tutela sobre el desarrollo de los trabajos.



resultado similar al estudio geotécnico del proyecto constructivo.

El protagonismo municipal en este tema responde al propósito del ayuntamiento de intervenir en toda la gestión y el impacto de una obra

que ha generado una importante oposición política y también entre algunos ciudadanos. Lo reiteró ayer García-Bragado, sin que hasta ahora el Ministerio de Fomento y Adif se den por aludidos. ■

la excavación

TRABAJOS INMINENTES

LABORES PREVIAS

► Las obras del túnel del AVE que a lo largo de 5,6 kilómetros recorrerá las calles de Provença, Diagonal y Mallorca empezarán a ser visibles «de forma inminente, este mes o en julio», aseguró ayer el teniente de alcalde de Urbanismo, Ramón García-Bragado. La constructora Sacyr Vallehermoso, que se adjudicó en enero la galería, ha encargado ya la tuneladora que perforará el corazón del Eixample. Sus ingenieros y jefes de obra efectúan hoy el replanteo (trazar el proyecto sobre el terreno) en el extremo este de la calle de Mallorca, donde empezará a excavar, ya en el 2009, el topo mecánico en dirección a Sants.

PANTALLA DE PROTECCIÓN

► Antes de que la máquina llegue a la altura de la Sagrada Família se construirá la pantalla de protección de los cimientos de la fachada de la Glòria, de 240 metros de largo y formada por columnas de hormigón de 1,5 metros de diámetro y 40 de profundidad. Las primeras obras visibles serán las del desvío de servicios en los dos extremos de la línea ferroviaria, tramos que se construirán a cielo abierto entre pantallas de hormigón.

FUTURO ACUERDO

► García-Bragado reveló que las inspecciones pendientes de los técnicos de Adif dentro de la Sagrada Família «se están haciendo o están a punto de hacerse» e insistió en que las dos partes «están hablando». Cuando los periodistas le recordaron que el presidente de la junta del templo, Joan Rigol, insistió hace poco en que no se autorizaría la entrada mientras siga abierto el proceso judicial, puntualizó: «Dejámoslo en lo que dijo Rigol». En todo caso, insistió en que «seguramente se llegaría a un punto de acuerdo cuando los recursos agoten su camino».



La Ronda Este dispondrá de 20 millones aunque no está en el Plan de Estradas

► López Orozco dice que hay compromiso de hacer esa obra y valora la previsión de construir la controvertida autovía del oeste

► Besteiro cree que Lugo será «porta de entrada a Galicia» con el proyecto de poner en servicio 400 kilómetros de nuevas vías

KARI ACEBO/ERNESTO RIVEIRA

LUGO. El alcalde de Lugo, José López Orozco, aseguró ayer que la inversión de 20 millones de euros en la Ronda Este de Lugo está garantizada, a pesar de que la obra no figura en el Plan Director de Estradas, presentado el lunes en

Santiago y en el que sí aparece la discutida autovía del oeste.

Orozco detalló que en el acto de Santiago se le explicó que la Ronda Este no figura en el plan porque va a tener carácter de vía urbana, pero que ese hecho no afecta a las previsiones de inversión.

El alcalde recordó que la consejera de Policía Territorial, María José Caride, ya se había comprometido a tener listo el próximo año el proyecto de la obra.

Se trata, en realidad, de la segunda fase, la que va de la carretera de A Fonsagrada hasta A Tolda, pues la primera, entre A Campiña, el nuevo hospital y la carretera de A Fonsagrada, ya se está ejecutando.

Respecto a la autovía oeste, el alcalde explicó que la previsión es que se construya con fondos de Fomento y defendió que es una obra que permitirá que toda la ciudad quede circunvalada por autovía, lo que ayudará a canalizar mejor el tráfico comercial procedente de Ourense y de Santiago. Es una actuación controvertida y se debe hacer con el menor impacto ambiental, pero la previsión es importante, opinó el alcalde.

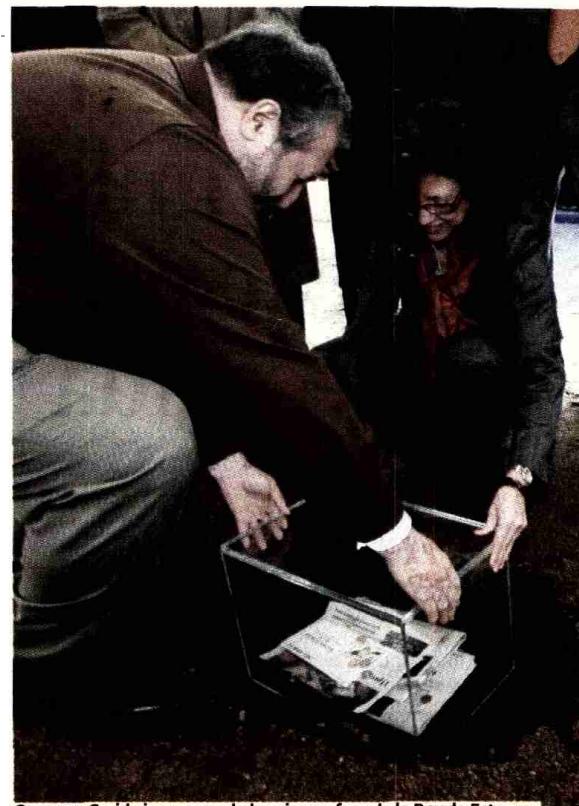
Aportaciones Rediseño del papel provincial

La capital queda lejos de la Autovía del Cantábrico, pero con las obras contempladas será más fácil que la ciudad sea centro de la actividad provincial, ya que se diseñan carreteras que de forma indirecta mejoran la posición de Lugo, opinó el alcalde, que consideró importante la unión entre Baamonde y Santiago y opinó que será complementaria de la autovía que se hará desde la capital a Compostela.

Autovía del oeste

Esa vía, incluida en un plan a ejecutar en doce años, puede servir para canalizar actividad comercial e industrial desde el norte de Portugal y Santiago hacia Lugo, opinó Orozco.

PROVINCIA. El Plan Director de Estradas supondrá a nivel provincial la creación de más de 400 kilómetros de carreteras entre vías de alta capacidad y carreteras de redes secundarias. Dentro de estas actuaciones sobresalen el corredor



Orozco y Caride inaugurando la primera fase de la Ronda Este. AEP

de A Mariña y el enlace entre Baamonde y Santiago, que permitirá conectar la capital provincial con la autonómica y la autovía Lugo-Ourense.

El presidente de la Diputación Provincial de Lugo, José Ramón Córmez Besteiro, indicó que el documento marco elaborado por la Consellería de Política Territorial convierte a Lugo «en porta de entrada principal a Galicia dende Meseta e dende o norte de España», lo que supondrá «rachar co illamento» de la provincia.

Besteiro incidió en que las obras incluidas en el plan recogen ac-

tuaciones como «a vía de alta capacidad Monforte-Ponferrada, facilitando que o sur tamén quede perfectamente comunicado ou a construcción do corredor da Mariña, que suporá un avance na parte norte». Asimismo, el programa de obras viarias incluidas en el plan autonómico deparará una serie de nuevas carreteras de la red secundaria que afectarán a la zona de la montaña, desde A Pontenova hasta O Courel. «Con estas estradas, que serán froito dun aproveitamento da consellería, quedará planchada e comunicada toda a provincia», concluyó Besteiro.

Inversiones

Besteiro cree que el proyecto «da seguridad, o que pide a industria»

El presidente de la Diputación de Lugo, José Ramón Córmez Besteiro, consideró ayer que el Plan Director de Estradas «garante as actuacións» en la red viaria de la provincia hasta el año 2020. De este modo, según el responsable del ente, «a provincia vai recibir un investimento» que la impulsará «de xeito decisivo». Besteiro aseguró que como consecuencia aparejada, Lugo podrá recibir inversiones, «porque este plan da seguridade no apartado das comunicacións, o que pide a industria».

Aspiraciones

La autovía de Lugo a Terra Chá no aparece en el plan de obras

La autovía de Lugo a Terra Chá, planteada por la ciudad a través del Plan Estratégico, no figura en el plan elaborado por la Xunta.

Esa actuación nunca ha tenido fondos comprometidos y no va a ser fácil conseguir financiación, reiteró ayer el alcalde, que, no obstante, dijo que la ciudad no renunciará a que en el futuro se haga esa infraestructura.

La construcción se propuso desde Lugo para atenuar la falta de conexión a la A-8.



ENTREVISTA | CLEMENTE SOLÉ, PRESIDENTE DE BANCO CAMINOS

“Un ingeniero se acostumbra a saltar vallas, obedecer y resignarse”

Creador de la entidad que presta servicios financieros al colectivo de ingenieros de Caminos, este curioso emprendedor catalán afincado en Madrid, que emprendió su carrera en el restaurante familiar 7 Portes, desgrana la historia de su proyecto de banca artesana.

MARTA FERNÁNDEZ/Madrid

En el emblemático restaurante 7 Portes (Siete Puertas), en su Barcelona natal, empezó a dar sus primeros pasos empresariales. “Creo que aún es el restaurante [actualmente, lo lleva su hermano] que más factura en Europa”, explica Clemente Solé Parellada (Granollers -Barcelona-, 1942), que hoy preside de Banco Caminos, la entidad creada en el seno del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos por este emprendedor afincado en Madrid. “Yo soy un producto de la posguerra”, se autodefine Solé, que recuerda que “entonces, la vida económica era absolutamente diferente. El desaliento no existía en nuestro vocabulario, porque si te desalentabas, morías”.

Afable, brillante conversador, directo, creativo, culto e inquieto emprendedor, Clemente Solé procede de una familia de empresarios que tenía negocios de gasolineras, agua mineral y restauración, entre otros. “Mis padres me llevaban ya de pequeño a las reuniones económico-financieras”, señala. Con 15 años, su padre le lanzó la gran pregunta: “Quieres ser un pijo catalán con un Mercedes o que te enseñe a trabajar? Si optas por lo primero, a los 40 años, lo pasarás muy mal, ya que se te habrá terminado el dinero”. Dice Solé que aquel momento “fue el inicio de este combate, que dura hasta hoy”.

Ensayo como empresario

Un combate profesional que arrancó en 7 Portes, donde, de joven, trabajaba los domingos en la sala del restaurante mientras estudiaba, primero Bachillerato y, después, ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, en Madrid.



Clemente Solé, presidente de Banco Caminos. / Rafa Martín

“Iba a estudiar Economía, pero unos familiares ingenieros me plantearon estudiar la carrera de Caminos, a la que mi padre auguró un futuro importantísimo”, explica el empresario, que se marchó a Madrid a cursar sus estudios universitarios. “No dejé el trabajo en Siete Puertas; iba allí los fines de semana y en vacaciones. Trabajaba como

un empresario, llevándole la gestión de proveedores y las nóminas”, explica. Mientras, en verano, Clemente Solé (que habla inglés, alemán, portugués, francés e italiano) y su hermano viajaban al extranjero por orden de su progenitor para aprender idiomas. “Mi padre no lo hizo mal; nos dejaba disfrutar, pero nos exigía”, explica.

¿La ingeniería imprime carácter? “En esta profesión, la gente es muy buena y concienciada, porque la escuela enseña a trabajar y es una especie de carrera de vallas. Como le ponen vallas, un ingeniero se acostumbra a saltarlas, obedecer y resignarse. Algo que en otras profesiones es distinto porque das más tu opinión. Cuando es-

tudias ingeniería, la obediencia y la humildad son clave”, opina Solé, que cree que “la carrera sigue siendo hoy muy dura. Es una profesión que te disciplina muchísimo”.

Bonos convertibles

Su historia profesional es paralela a la de Banco Caminos. Solé cuenta que la culpa de la creación de Caja Caminos, el germe del actual banco, la tuvieron unas obligaciones convertibles de Banesto. “Cuando acabé la carrera y fui a recoger el título al Colegio de Madrid, unos ingenieros me preguntaron si invertir en ellas podía ser un buen negocio. Planteé si no existía un servicio en el colegio para

resolver dudas financieras, pero no había nada”. Así surgió la propuesta de crear un banco dentro del colegio, que José María Navarro Oliva, entonces presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, encamendó a Solé –una función que confirmó más tarde el siguiente presidente, José Antonio Fernández-Ordóñez–. “Lo acepté, porque pensé que podía quedar muy bien con mis colegas y sería algo bueno para mi currículum”, reconoce el ingeniero, que es doctor desde 1986 y que ha impartido clases en la Escuela de Ingenieros. “Los doctorados en ingeniería deberían centrarse en proyectos prácticos. El doctor es el hombre que ha hecho un proyecto como el Puerto de Bilbao”, opina Solé.

Antecedentes

La idea inicial de Caja Caminos, que sólo contaba con antecedentes similares en los colectivos de médicos y de ingenieros industriales, era aparentemente simple: crear una cooperativa destinada a los ingenieros colegiados con el objetivo de funcionar como una entidad para prestarles servicios económico-financieros. “Sobre todo, financiamos al ingeniero de Caminos a nivel particular o, como mucho, su pequeña oficina de proyectos; no tenemos vocación industrial. Por eso, no nos afecta el impacto de la situación económica sobre las promociones inmobiliarias o la construcción, ni la crisis de las hipotecas subprime”, asegura Solé.

Los ingenieros que quieren apuntarse a esta iniciativa son propietarios y cooperativistas de esta entidad. “Se generan los suficientes bene-

(Pasa a la página siguiente)

El sello de identidad del colectivo

“En esta carrera, es clave la obediencia; es una profesión que te disciplina muchísimo”

“Si la gente enciende la luz, abre un grifo o tiene una casa de hormigón, es porque los ingenieros existimos”

“Los doctorados deberían centrarse en proyectos prácticos como el Puerto de Bilbao”

(Viene de la página anterior)

ficios para sostener la entidad", resume Solé, que, tras analizar otras iniciativas similares, llegó a una sencilla conclusión: "Mientras haya mormones, habrá un banco de mormones. Lo mismo ocurre con los ingenieros". Junto a ellos, sus familiares pueden ser coasociados para que la entidad les preste servicios como clientes.

Tras consultar democráticamente al colectivo (entonces, en España, había 6.000 ingenieros), el proyecto de Caja Caminos vio la luz en 1974 y sus estatutos se inscribieron tres años después, con un capital de 25 millones de las pesetas de entonces (unos 150.000 euros). Solé se convirtió en controller del Colegio de Madrid y de la caja, que nació, por recomendación del Banco de España, como una cooperativa de crédito, con tres cooperativas base.

Abiertos al público

En la sede de Banco Caminos, en la madrileña calle Almagro, los sonrientes empleados atienden, en pequeños reservados de la oficina abierta al público, las peticiones de sus clientes, ingenieros a los que parecen conocer al dedillo y que tratan con cercanía. "El cliente es

« El banco no tiene vocación industrial; por eso, no nos afecta la situación económica»

muy agradecido, se entrega, porque se mueve en su colectivo. Todo se basa en una relación de confianza. Esto es banca artesanal", apunta Solé.

En la sala de reuniones contigua a su despacho, un gráfico enmarcado dibuja la evolución de los recursos de la entidad desde su fundación. Banco Caminos mueve a diario una tesorería de 100 millones de euros. "El crecimiento, entre un 10% y un 15% anual, es continuado y muy constante, porque cada año van saliendo ingenieros de la universidad que se convierten en clientes", apunta Solé.

Precisamente, la buena marcha de Caja Caminos derivó en su transformación en



"En la posguerra, el desaliento no existía en nuestro vocabulario, porque si te desalentabas, morías". / Rafa Martín

Una mentalidad creativa

Cuando Clemente Solé finalizó sus estudios de ingeniería, realizó su primer diseño: un puente ultramoderno, similar a las obras de Santiago Calatrava. Eduardo Torroja me dijo entonces: "Déjate de estas cosas, que son innecesarias. Siempre he tenido una vocación creativa". Gracias a esta vocación y es su carácter emprendedor, Solé hizo realidad Banco Caminos, a cuya presidencia accedió en 2002. Sus antecesores al frente de esta entidad fueron Rafael de Ureña Francés, José Antonio Torroja –que "se pasó media vida siendo hijo de don Eduardo para pasar a ser padre de Ana Torroja (cantante, que fue vocalista del grupo Mecano)", explica Solé– y Fernando Sarasola. En 1981, Solé fue designado secretario general del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. "El colegio vivió unos problemas económicos y tuve que ayudar a resolverlos", aclara el actual presidente de Banco Caminos. El directorio explica que la entidad tiene tres vías de crecimiento. La primera es "nuestra labor comercial". La segunda se deriva de "la labor que realiza el propio cliente. Yo no he hecho mucha publicidad, sino que he procurado que el cliente saliera encantado de la caja, como salía del Siete Puertas". Por último, según Solé, "está el crecimiento natural y lógico, por el avance de la economía en España". En la actualidad, hay nueve escuelas, en lugar de sólo una. Y el presidente lanza la máxima de oro de la entidad: "Un peligro es que los ingenieros piensan que podríamos darles préstamos a la ligera. Pero sólo concedemos un crédito si hay de uno a tres avalistas reales". Con todo, Solé admite que "en esta entidad, un cliente puede tener un mayor margen para la morosidad porque es una relación de confianza".

un banco. "Primero, unificamos las tres cooperativas base", explica Solé. Hasta que, en junio de 2007, la junta general de la caja aprobó su cambio para convertirse en Banco Caminos. A 31 de diciembre de 2007, la entidad tenía unos activos de 800 millones de euros, un patrimonio neto de 80 millones, y, fuera de balance (en actividades de banca privada), unos activos de 600 millones. En total, la entidad ma-

neja 1.400 millones de euros. Su beneficio consolidado antes de impuestos, que crece a un ritmo del 14%, es de 12 millones.

'Family office'

A Solé aún le queda tiempo para dedicarse a los negocios familiares. En su currículum, figura un llamativo dato: de 1967 a 2007, se ha dedicado a "la dirección y administración de empresas familiares". El ejecutivo tiene un *family*

office, gestionado por su mujer, Beatriz, que maneja 120 millones de euros "en negocios muy diversificados". Por ejemplo, tiene un 10% de la firma de capital riesgo Diana Capital, además de diferentes inversiones inmobiliarias en edificios y oficinas en alquiler y una cartera de valores.

"Yo no sé estar sin hacer nada", afirma Solé, que dice que su "verdadera vocación es pintar". Además, es un fa-

« No hago publicidad; he procurado que el cliente salga encantado, como salía del Siete Puertas»

nático del cine, un consumido lector de prensa internacional y colecciónista de arte, antigüedades y objetos curiosos como copas de cristal, "una vocación que tengo desde de pequeño, cuando empecé a colecciónar cromos". Mientras, aún le queda tiempo para ultimar la apertura de una sucursal en Barcelona, prevista para febrero de 2009.

Solé, un curioso ejecutivo, catalán reconvertido a madrileño con aire de personaje de novela de Eduardo Mendoza, remata la entrevista con un mensaje: "Si la gente enciende la luz, abre un grifo o tiene un casa de hormigón, es porque los ingenieros existimos. Tenemos que intentar no perder nuestro sello de identidad".



Comienzan las obras de ampliación de la línea 11 de Metro a La Fortuna

P. Poveda

MADRID- «Excavolina», nombre con el que bautizaron los escolares a la tuneladora que horadará los túneles del metro desde Cuatro Vientos hasta el barrio de la Fortuna de Leganés, trabaja desde ayer en la ampliación de este tramo que entrará en servicio a finales de 2009.

Las excavaciones han comenzado en un pozo de ataque junto a las cocheras de Cuatro Vientos, desde donde se avanzará hacia la estación de La Fortuna para unirse finalmente,

El nuevo tramo hasta Leganés estará en servicio a finales del año que viene

tras pasar por debajo de la M-40 y la M-45, con la estación de la línea 11 de La Peseta, en el PAU de Carabanchel. «Excavolina» terminará su túnel en los primeros meses del año que viene. La presidenta regional, Esperanza Aguirre, acompañada del consejero de Transportes, Manuel Lamela; y del alcalde de Leganés, Rafael Gómez Montoya, acudió a la puesta en marcha de esta obra donde explicó que los 25.000 vecinos de La Fortuna dispondrán a finales de 2009 de una conexión «rápida y cómoda» con la red de Metro, lo que les va a permitir llegar a Plaza Elíptica en un solo trayecto de apenas 15 minutos.

Los embalses se llenan

Sólo las cuencas del Júcar y del Segura siguen en una situación crítica. Aun así, en las últimas semanas han mejorado también los embalses de Levante.

■ Estado de las cuencas

Vertiente atlántica

	■ Agua embalsada En hm ³
Galicia costa	80,4%
Norte I	81,6%
Norte II	87,2%
Norte III	90,1%
País Vasco	100%
Duero	74,2%
Tajo	60,6%
Guadiana	56,7%
Guadalquivir I	42,8%
Guadalquivir II	44,8%

Vertiente mediterránea

	■ Agua embalsada En hm ³
C. andaluza	30,2%
Segura	21,2%
Júcar	26,0%
Ebro	81,3%
Cataluña	53,8%

■ Agua embalsada

En hm³
Datos marzo 2008

	Capacidad total	Año actual	Año anterior	Media 10 años
Galicia costa	684	550	527	510
Norte I	3.030	2.471	2.527	2.414
Norte II	554	483	494	436
Norte III	71	64	64	58
País Vasco	21	21	20	18
Duero	7.463	5.536	6.750	5.704
Tajo	11.012	6.677	7.225	7.035
Guadiana	8.292	4.699	5.419	5.750
Guadalquivir I	2.216	948	1.132	1.516
Guadalquivir II	7.306	3.256	3.409	4.717
Vertiente atlántica	40.649	24.705	27.567	28.158
Cuenca andaluza	1.041	314	366	522
Segura	1.129	239	233	286
Júcar	3.346	871	776	1.034
Ebro	7.403	6.019	5.804	5.313
Cataluña	740	398	386	453
Vertiente mediterránea	13.659	7.841	7.565	7.608
TOTAL PENINSULAR	54.308	32.546	35.132	35.766

Turismo, regadíos y agua para beber

El Gobierno justifica su negativa a hacer una obra similar a la de Barcelona en Levante porque en la Ciudad Condal el agua era para consumo humano. «En Murcia, Valencia y Almería, los recursos hídricos se destinan a la agricultura y el turismo», dicen los opositores al trasvase. Allí, explican que los regadíos son los más rentables de Europa y su única actividad económica. El agua, en este caso, es para comer. Sobre el turismo, mirado con desdén, supone, sólo, cerca del 12% del PIB español.

Espinosa propone trasvases a la carta

La ministra de Medio Ambiente anunció ayer que «sólo habrá cesiones entre ríos de la misma cuenca», lo que permitiría llevar agua del Ebro a Barcelona, pero no a Levante ■ El Tajo-Segura también se anularía

La cuenca del Segura
está ahora al 21% de su capacidad. La cuenca del Ebro, a un 81% y la del Tajo está a un 60%.

J. Brandoli

MADRID- El Gobierno insiste en mantener su política hídrica con independencia de la situación en la que se encuentren las cuencas. Elena Espinosa, ministra de Medio Ambiente reiteró ayer en el Congreso que se estudiarán otras interconexiones de ríos (ya no se llama trasvase), pero volvió a des-

cartar sólo uno: el del Ebro. Además, especificó que las transferencias «se harán sólo entre ríos de las mismas cuencas». Es decir, por ejemplo, el agua del Ebro podrá ir a Barcelona, pero no a Levante. ¿Razón? La Ciudad Condal tiene más derechos porque sus ríos pertenecen a una cuenca que nace en Cantabria y pasa por Castilla y León, La Rioja, Navarra, Aragón y desemboca en Cataluña. Espinosa puso además tres condiciones para aprobar los nuevos trasvases: «Deben ser medioambientalmente sostenibles, económicamente viables y socialmente aceptables», dijo.

De las palabras de la ministra se

«Los trasvases deben ser aceptables económica, ecológica y socialmente»

desprende que, al hablar de socialmente aceptables, se buscará que no haya revueltas por la política hídrica. A tenor de lo ocurrido en los últimos años, este precepto imposibilita cualquier trasvase, ya que todos, desde los Gobiernos autonómicos hasta las comunidades de regantes, se han negado a ceder agua al vecino. En el reciente derrogado trasvase a Barcelona,

Gerona, Tarragona y Lérida protestaron cuando les informaron de que el agua para la Ciudad Condal saldría de sus tierras.

El dilema del Levante

Si se cumple lo prometido por la ministra, se cerrará el grifo del Tajo-Segura y se blindará, por enésima vez lo repitió ayer el Gobierno, la posibilidad de sacar agua del Ebro para Murcia, Valencia y Almería (si se aprobó para llevar agua a Barcelona). ¿De dónde saldrá el agua para estas regiones? No de mover el agua entre sus propios ríos, que apenas cuentan con recursos para mantenerse. A día de ayer, la cuenca del Segura

En Gerona, Lérida y Tarragona hubo protestas por ceder agua para Barcelona

estaba a un 21% de su capacidad (una media similar a la que hizo aprobar el decreto urgente catalán) y la del Júcar, al 26%. Unas cifras mínimas que, sin embargo, son mejores que las del año pasado. El Ebro está al 81% y el Tajo al 60%. El plan de Espinosa deja a Levante sin agua, pero si permite que los recursos del Ebro salgan a Barcelona. ¿Solidaridad?



O.J.D.: 194763
E.G.M.: 712000

TNS MEDIA INTELLIGENCE NO REPRODUCE ESTE ARTÍCULO POR EXPRESA OPOSICIÓN DEL AUTOR

TRANSCRIPCIÓN

MIÉRCOLES, 11 JUNIO 2008 Los embalses están al 59% pero sigue vigente la alerta BARCELONA w El Govern mantiene la alerta por la sequía (nivel uno de excepcionalidad) en la región de Barcelona y Girona, aunque los embalses alcanzan ya el 59% de su capacidad. La alerta comporta limitaciones del agua en riegos, campos de golf, saltos hidroeléctricos y usos municipales. Medi Ambient negocia ahora la rescisión de los contratos con los barcos que transportan agua desde Marsella. / Redacción JORDI RIBOT La Baells, el pasado viernes PULSO CIUDADANO

Cien millones de toneladas de residuos radiactivos buscan basurero

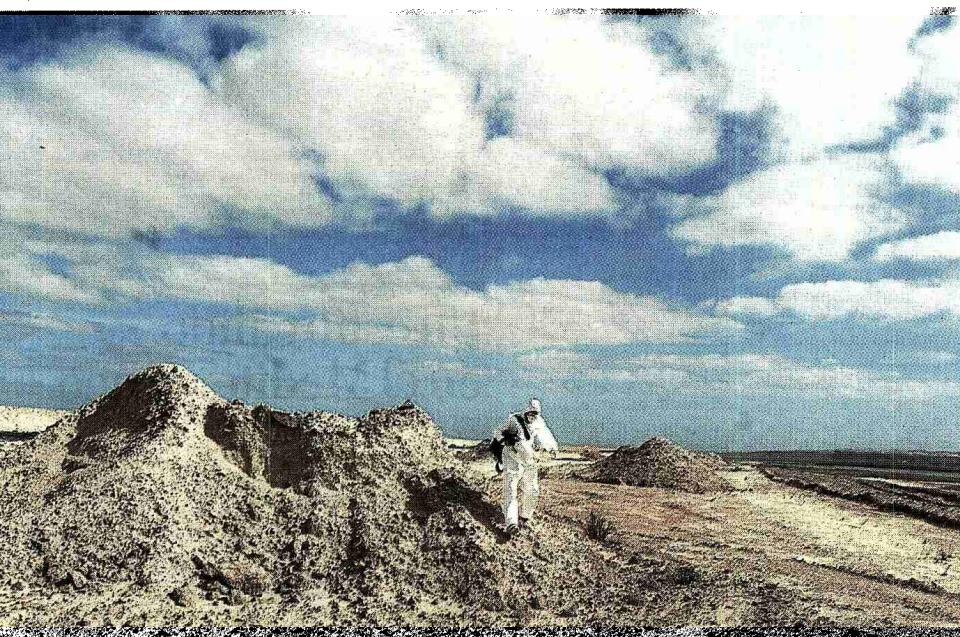
El enorme depósito de fosfoyesos de Huelva cerrará en 2011 // Aún no está resuelta la forma de restaurar las marismas

ÁNGEL MUNÁRRIZ
SEVILLA

— Es una de las normas de educación y civismo más extendidas: recoger las cosas tras usarlas. "Cuando acabes, déjalo todo como estaba", ordenan los padres a sus hijos. En las 1.200 hectáreas de las marismas de Mendaña, a apenas 500 metros del núcleo urbano de Huelva, se han acumulado desde 1968 unos 100 millones de toneladas de sustancias radiactivas tóxicas (120, según la organización Mesa de la Ría; 70, según fuentes empresariales), vertidas por Fertiberia. Retomando el paralelismo inicial, ¿qué pasa si el lío organizado por un niño es tal que no puede arreglarlo solo? Lo más probable es que papá se arremangue para echar un cable. La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente insta ahora a la empresa a dejar de verter en 2011, en virtud de una sentencia de la Audiencia Nacional de 2007 que considera caducada su licencia. Luego tocará dejarlo todo como estaba. ¿Quién lo paga?

La obligación de recoger es de Fertiberia, que aún no ha presentado a la Junta de Andalucía un plan de restauración de las marismas ocupadas por las balsas de fosfoyesos, cuya radiactividad procede del óxido de uranio contenido en la roca fosfórica empleada en la elaboración de fertilizantes. Las marismas son terrenos permeables, conectados con el río Tinto y la ría del Odiel. Las organizaciones ecologistas, con Greenpeace a la cabeza, consideran que las balsas de fosfoyesos y, en general, la actividad de las empresas del Polo Químico de Huelva, están detrás del "exceso de mortalidad por cáncer" detectado en 2001 por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Para quienes temen que papá tenga que arremangarse, hay un caso preocupante en Flix (Tarragona). La empresa



Un técnico de Greenpeace, durante una visita a las balsas de fosfoyesos para medir la radiación. CANTERA

Ercros ha generado en su embalse un islote de 700.000 toneladas de lodos tóxicos que contienen organoclorados, mercurio y radionucleidos. La descontaminación costará 200 millones, que saldrán casi en su totalidad del erario público. Si 700.000 toneladas suponen 200 millones de euros, 100 millones de toneladas supondrían... ¿Se puede hacer esta alarmante regla de tres?

La comparación con Flix

"Aunque son casos parecidos, no se puede extraerlos linealmente", aclara Julio Barea, de Greenpeace, "pero va a ser una cantidad enorme". Y añade: "Se tardará más de cinco años en arreglarlo, como poco. Es el mayor episodio de contaminación industrial de Europa. No puede pasar como en Flix, o como en Aznalcóllar. Las empresas tienen que asumirlo".

"Nadie se irá de rositas. Ca-
da uno asumirá su responsa-

bilidad", ha advertido el delegado de Medio Ambiente en Huelva, Juan Manuel López. La Junta no se atreve a hacer un cálculo monetario. "Eso corresponde a la empresa", dicen en Medio Ambiente.

La postura de la compañía es que, antes de afrontar ese problema, agotará sus opciones legales para mantener abiertas las balsas, sin entrar por ahora en cómo realizar la restauración, un escenario que aún no contemplan. Fertiberia cuenta con el apoyo de una plantilla de cientos de trabajadores y de importantes sectores sindicales, que subrayan su trayectoria de 40 años de creación de empleo en Huelva y culpan del clima de inseguridad a los ecologistas. *

Más información

INFORME OFICIAL SOBRE
MORTALIDAD EN HUELVA
<http://www.csic.es/hispano/huelva2/>

CLAVES

Las balsas cubiertas de tierra despiertan recelos

1
COLMATAR Y REVEGETAR
El método que los expertos defienden para la recuperación de los terrenos, que pertenecen a la Dirección General de Costas, es la colmatación de las balsas y su posterior recuperación por cobertura de tierra y vegetales, como ya se ha hecho con aproximadamente 80 hectáreas que Fertiberia da por restauradas.

2
UN TERRENO PERMEABLE
El método de la cubrición no convence a las organizaciones ecologistas. "Tapar las balsas con medio metro de arena no sirve. La marisma es totalmente permeable", afirma Julio Barea, de Greenpeace. Esta ONG ha obtenido

en las balsas de fosfoyesos niveles de radiación 111 veces superiores a los límites permitidos incluso tras las coberturas, si bien el CSIC pone en cuestión los métodos utilizados para las mediciones.

3
RADIO, POLONIO, CESIO...
Expertos del laboratorio francés Cridad, especializado en investigación y medición de la radiactividad, confirmaron en diciembre de 2007 la gravedad del problema radiactivo. En sus conclusiones, en las que confirman la presencia de radio en la atmósfera y de radio 226 y polonio 210 en tierra, polvo y agua, recomiendan confinar estos residuos en un cementerio nuclear. Junto a los fosfoyesos, todavía hay enterradas alrededor de 7.000 toneladas de residuos contaminados por cesio 137, una sustancia procedente del accidente de Acerinox (Bahía de Algeciras) en 1998.

4
LA BAZA DEL EMPLEO
En su intento de posponer el cierre de las balsas, Fertiberia cuenta con la baza del empleo. El cierre de su fábrica de Huelva podría ocasionar un efecto dominó que, afectando a otras empresas, destruiría 2.000 trabajos. En este contexto, los partidos políticos y los sindicatos mantienen una actitud ambigua. El escaso empleo es sagrado en la ciudad de Huelva.

5
¿PROBLEMA U OPORTUNIDAD?
"La restauración del entorno se puede convertir en una oportunidad de empleo". Son las palabras de Juan Márquez, delegado de Empleo de la Junta de Andalucía en Huelva. La Mesa de la Ría insiste en comparar la situación con la de Bilbao, ciudad que volvió a mirar hacia la ría tras un proceso de recuperación del entorno que requirió de importantes inversiones.



La cifra **Los coches 'sucios' bajan un 44% sus ventas**

Las ventas de vehículos más contaminantes han desplomado un 44% con el nuevo 'impuesto verde'. Se han vendido 24.473 unidades hasta abril, según Faconauto.

Se enzarzan en otra polémica, mientras ETA mantiene su amenaza sobre el tren de alta velocidad

PNV y PSE chocan en el TAV

Crónica

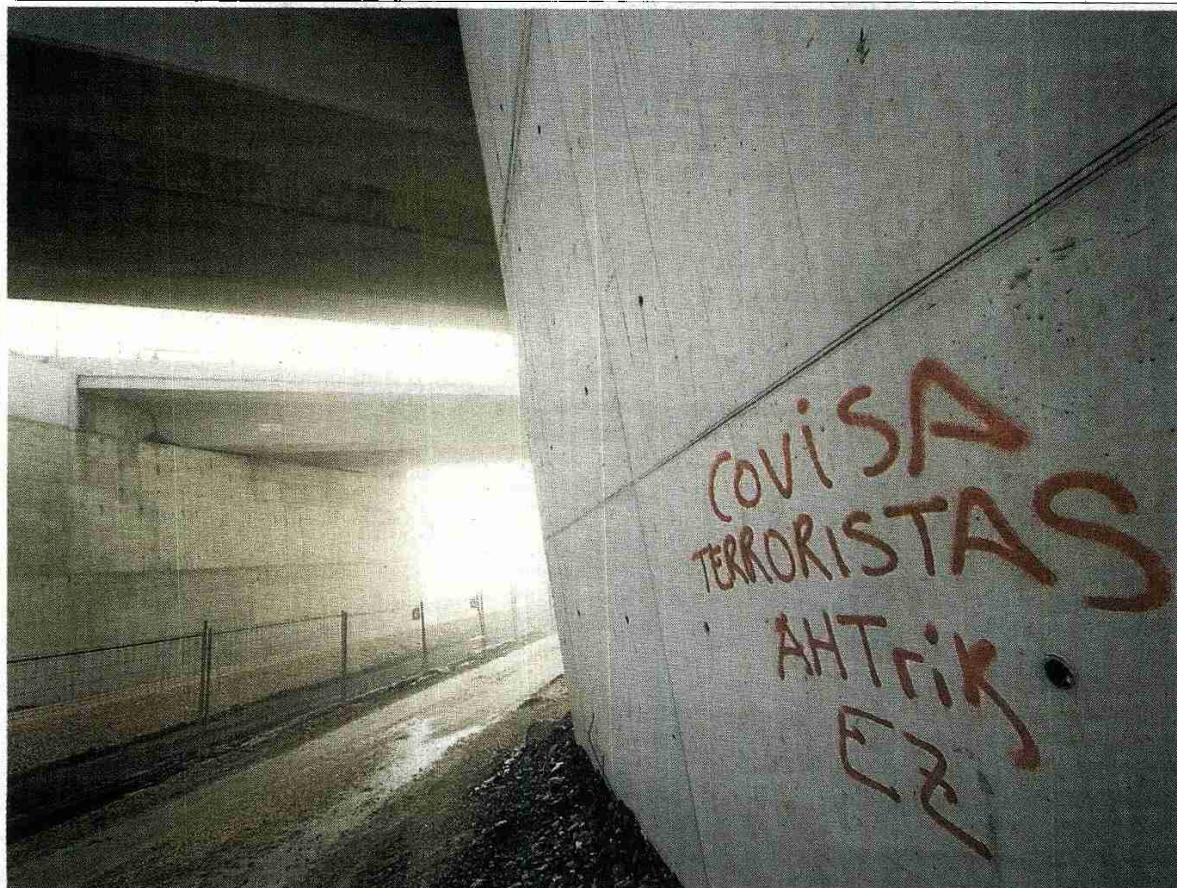
GUILLERMO MALAINA
BILBAO

Choque de trenes dialéctico entre el PSE y el Gobierno vasco. Por si fuera poco con el cruce mutuo de reproches diarios en torno a la hoja de ruta del lehendakari Ibarretxe, ahora acaba de germinar otro foco de polémica entre ellos sobre el Tren de Alta Velocidad (TAV). Parece una paradoja. Precisamente, el ambicioso proyecto que simbolizó en Euskadi el acercamiento entre Vitoria y Madrid con la llegada de José Luis Rodríguez Zapatero a la Moncloa, tras años de desavenencias con el anterior inquilino, José María Aznar, se ha convertido ahora en fuente de conflicto. Y todo merced a las amenazas y los ataques de ETA.

"Para no molestar"

La interpretación que hace el Ejecutivo vasco de puertas para afuera, sembrando dudas sobre si los ataques contra empresas que trabajan en la construcción del TAV son obra de la organización terrorista, ha soliviantado los ánimos entre los socialistas vascos. Tanto que su secretario general en Vizcaya, José Antonio Pastor, llegó a cuestionar el lunes la capacidad del Gobierno de Ibarretxe para "llevar a buen puerto" este proyecto. Y si su declaración se hubiera quedado en eso...

En una rueda de prensa en el mismo Parlamento vasco, Pastor fue más lejos en sus consideraciones hasta llegar adonde quería: acusar al Ejecutivo vasco de negarse a considerar a ETA como autora de los ataques contra el TAV por un presunto interés de "no molestar demasiado" a PCTV-EHAKy "mendigar" así su apoyo, el próximo día 27, para sa-



Pintadas en un túnel del futuro Tren de Alta Velocidad en la provincia de Álava. MIKEL AGIRREZABAL

Los socialistas acusan a Ibarretxe de «mendigar» el apoyo del PCTV

Los nacionalistas consideran una «barbaridad» la acusación

car adelante la iniciativa de la consulta popular. "Ibarretxe y su Gobierno se empeñan en no querer ofender a quienes quieren acabar a bombazos con el TAV", agregó.

La respuesta del Gobierno vasco no se ha hecho esperar. Ayer, la propia consejera vasca de Transportes, Nuria López de Guereña, calificó las acusaciones del dirigente socialista de "barbaridad; son una mezquindad desde todos los puntos de vista".

"El compromiso del Gobierno vasco es claro con esta infraestructura. Él lo sabe, lo sabe el Partido Socialista y lo sabe el Gobierno del Estado, con el que hemos firmado ese acuerdo gracias al cual está avanzando la infraestructura", agregó.

López de Guereña sólo pudo interpretar lo dicho por Pastor en clave de "portunismo político" y le reprochó que "salga con esas declaraciones" a los tres días de haber valorado "con su voto la colaboración entre las dos administraciones".

Objetivo de ETA

La consejera vasca de Transportes aludió así al acuerdo adoptado la pasada semana por el Parlamento vasco para rechazar los ataques contra la construcción del TAV, después del último, registrado el 1 de junio contra una empresa en Zarautz. Ese día, en la sede de la compañía, estalló una bomba, que causó importantes daños materiales. Para nadie es un secreto que el TAV se

encuentra entre los objetivos de ETA. Esta obra ha aparecido en sus comunicados. La banda, de hecho, está convencida de que tiene que salvar Euskadi, como con la central nuclear de Lemoiz o en Leizaran.

Como señalaron dos etarras en su última entrevista, "seguimos el TAV con gran interés. Da la impresión de que los pseudopolíticos y tecnócratas no han extraído ninguna enseñanza de conflictos como Lemoiz y Leizaran". Y mientras, el PSE y el PNV se enzarzan en su enésima discusión. *

Comenta el reportaje

— ¿GUARDAN RELACIÓN CON ETA LOS ATAQUES AL TAV?
<http://www.publico.es/125084>