



# TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS  
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y  
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

**Resumen de prensa**

# Revista de Prensa: Índice

|            | Medio                  | Fecha      | Orden  | Titular  | Pág. |
|------------|------------------------|------------|--|--|------|
| 10/06/2008 |                        |            |  |  |      |
| 1.         | AVUI                   | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | De Manresa a Vilanova en menys d'una hora  | 3    |
| 2.         | CANARIAS 7             | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | El plan de obras reparte 15,7 millones   | 4    |
| 3.         | DIARIO DE NAVARRA      | 10/06/2008 | INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS; OBRAS PUBLICAS | Los puertos de Erro y Mezkitiz se salvarán con túneles de 2.300 y 500 m                    | 5    |
| 4.         | DIARIO DE SEVILLA      | 10/06/2008 | INGENIERIA INDUSTRIAL                                    | Pionera y experta en la Ingeniería   | 6    |
| 5.         | EL CORREO GALLEGO      | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | Paso adelante de Galicia con el nuevo plan de carreteras                                   | 7    |
| 6.         | EL PAIS GALICIA        | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | El Gobierno no revela la lista de proyectos ni de sus plazos                               | 9    |
| 7.         | EL PAIS GALICIA        | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | La Xunta planea 1.300 kilómetros más de autovías y corredores para 2020                    | 10   |
| 8.         | EL PERIODICO DE ARAGON | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | DGA y Diputación de Zaragoza invertirán 1,2 millones en mejorar seis carreteras            | 12   |
| 9.         | GALICIA HOXE           | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | 16.000 millóns para artellar a nova Galicia  | 13   |
| 10.        | LA OPINION DE A CORUÑA | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | La Xunta quiere duplicar vías de alta capacidad con un plan que durará 12 años             | 15   |
| 11.        | LAS PROVINCIAS         | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | El túnel de Cortes Valencianas se retrasa para abaratar el coste por debajo de 50 millones | 17   |
| 12.        | MEDITERRANEO           | 10/06/2008 | OBRAS PUBLICAS   | El responsable de Carreteras explica hoy las obras de la 340                               | 18   |
| 08/06/2008 |                        |            |  |  |      |
| 13.        | HUELVA INFORMACION     | 08/06/2008 | INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS; OBRAS PUBLICAS | AVE: la alta velocidad más lenta   | 19   |
| 14.        | LA OPINION DE MALAGA   | 08/06/2008 | INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS                 | El enlace que hará directo el AVE de Málaga a Barcelona, en obras                          | 22   |
| 05/06/2008 |                        |            |  |  |      |
| 15.        | EUROPA SUR             | 05/06/2008 | INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS                 | Las ingenierías, en proceso de adecuación al mapa europeo                                  | 23   |

## INFRAESTRUCTURES

# De Manresa a Vilanova en menys d'una hora

■ L'Eix Diagonal inclourà una autovia entre el Garraf i el Penedès ■ Les obres acabaran el 2012 i costaran 423 milions d'euros, pagats amb peatge a l'ombra

**Quim Torrent**  
BARCELONA

Manresa tindrà les costes del Garraf a només 45 minuts per carretera. El departament d'Obres Públiques va donar ahir llum verda a la construcció de l'Eix Diagonal, que unirà la capital del Bages amb Vilanova i la Geltrú. El que serà el principal eix d'unió entre la Catalunya Central i la costa sud de Barcelona costarà 423 milions d'euros i les obres acabaran el 2012.

Tot i que tot el recorregut de la nova via no serà autovia, l'Eix Diagonal és la peça que faltava tirar endavant del primer pla d'autovies que es va redactar després de l'arribada del tripartit al govern. Els eixos Reus-Alcover i Maçanet-Llagostera i el primer tram del Vic-Ripoll s'inauguraran durant les pròximes setmanes. L'allargament de l'Eix del Llobregat o el tram de l'anella de les Garres entre Palamós i Palafrugell ja es van inaugurar l'any passat.

Com la resta d'aquestes vies, el govern ha optat pel pagament amb peatge a

### Les xifres

# 13

quilòmetres tindrà l'únic tram en autovia de l'Eix Diagonal. Unirà Vilanova i la Geltrú amb Vilafranca a través del massís, que serà perforat per quatre túnels.

# 5

grans vies tindran connexió amb l'Eix Diagonal. Connectarà amb la C-32, la A-2 i la AP-7 i al nord enllaçarà amb l'Eix del Llobregat i el Transversal, que s'està desdoblant.

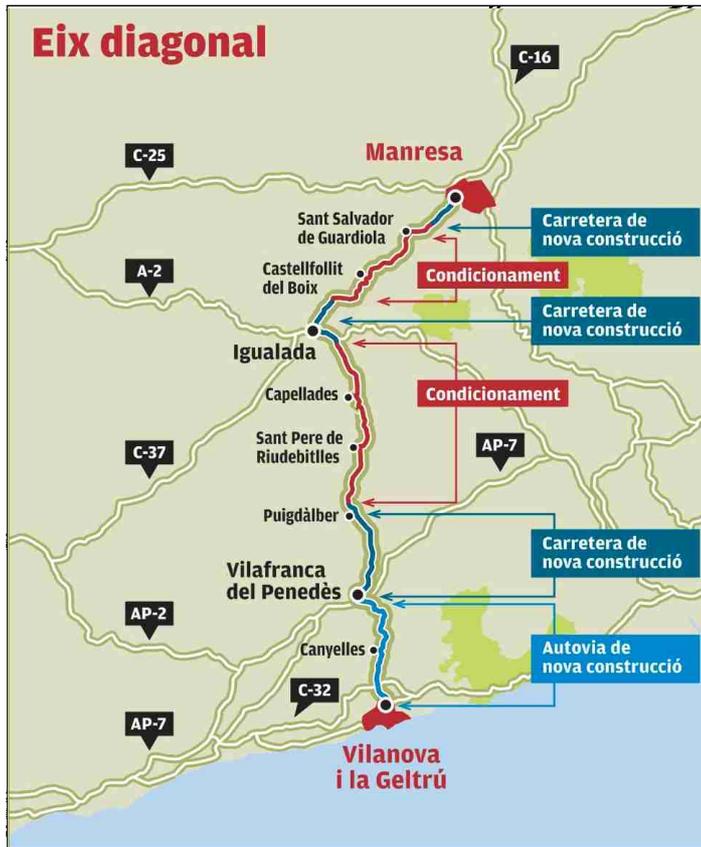
l'ombra. És a dir, que començarà a pagar –i ho farà durant uns vint anys– un cop les obres estiguin acabades. "És la manera de poder licitar les obres d'una tacada", afirmen des d'Obres Públiques.

L'únic tram d'autovia que tindrà el nou eix serà en els 13 quilòmetres entre Vilanova i Vilafranca. De fet, està previst que aquest sigui l'únic tram amb un alt

volum de trànsit, ja que unirà les autopistes C-32 i AP-7. La resta de la via està dissenyada per millorar les connexions intercomarcals entre el Garraf, el Penedès, l'Anoia i el Bages. En total, seran 67 quilòmetres de via, dels quals 35 s'hauran de fer completament nous. Els 32 quilòmetres restants, que aprofiten el traçat de la carretera C-15, s'hauran d'adaptar a les característiques del nou eix. En tot el recorregut caldrà construir 16 enllaços, 7 túnels –3 dels quals seran dobles– i 16 ponts.

### Virtuts i problemes

El Diagonal ha sigut un eix llargament reivindicat per les comarques centrals. Tant empresaris com institucions han reclamat una via de sortida cap al sud de Catalunya que no passi per l'àrea metropolitana, tal com l'Eix Transversal connecta amb les comarques gironines. La construcció de la nova via ha topat amb problemes amb algunes associacions ecologistes, especialment al tram entre Saelles i Manresa i al pas per Canyelles. ■



N. VAN DEN BERG



Només una petita carretera uneix les costes del Garraf amb el Penedès ■ VAN DER MEULEN



**Preparativos.** El pleno del Ayuntamiento aprueba la lista de homenajeados en las Fiestas Fundacionales con la inclusión del timplista José Antonio Ramos ➤ Visto bueno a los proyectos de cooperación municipal

## HONORES Y DISTINCIONES



**JOSE ANTONIO RAMOS**  
(A TITULO PÓSTUMO)



**SANTIAGO GONZALEZ JARABA**  
(A TITULO PÓSTUMO)



**MARÍA DOLORES DE LA FE**  
ESCRITORA



**ALFREDO HERRERA PIQUÉ**  
HISTORIADOR



**FRANCISCA BONNY MIRANDA**  
DIRECTORA CÁRITAS



**FÉLIX SABROSO Y DUNIA AYASO**  
DIRECTORES DE CINE



**ANA LUISA BENÍTEZ**  
ESCULTORA



**JESÚS GÓMEZ RODRÍGUEZ**  
(A TITULO PÓSTUMO)



**JOSÉ MACÍAS SANTANA**  
POLÍTICO



**HERMINIA FAJARDO**  
PERIODISTA



**MARIANA ABACIOAIE**  
VIOLINISTA



**MATÍAS DÍAZ PADRÓN**  
DOCTOR EN HISTORIA



**FLORA MARTÍN**  
PERIODISTA



**FRANCISCO MARÍN LLORIS**  
REAL SOC. ECONÓMICA

**PUEBLO DE SAN I OREN70**

**MERCADO DE VEGUETA**

**COSTALEROS DE NUESTRA SEÑORA VIRGEN DE LA CARMEN DE LA ISLA**

# El plan de obras reparte 15,7 millones

El plan de obras que se financia con dinero del Cabildo destina para el bienio 2008-2009 un total de 15,8 millones de euros a la capital grancanaria. El pleno municipal aprobó ayer por unanimidad el listado de proyectos, pese a las discrepancias del PP.

J.D. / G.H.M.  
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Los 15,8 millones de euros que el Cabildo destinará en obras a la capital grancanaria representan un 11% menos de los 17,8 millones previstos por el mismo concepto durante el bienio 2006-2007. El dato lo aportó el portavoz del PP Felipe Afonso en el debate plenario de ayer, aunque el grupo de gobierno sostiene que el último plan del anterior mandato resultó baldío, «porque al menos ocho obras incluidas se dieron de baja a los pocos meses».

A pesar del voto favorable de la oposición, «porque todo lo que sea inversión en la ciudad es bueno», justificó Afonso, el pleno no se salió del guión establecido en el actual mandato. Las críticas de la oposición fueron respondidas por el actual pacto entre PSOE y Compromiso con prolijas alusiones al pasado, sin entrar en muchos detalles sobre las prioridades para asignar los proyectos. Néstor Hernández, concejal de Urbanismo, se encargó de precisar que «no todas las obras se financian con cargo a este plan», molesto por las alusiones de Afonso a la escueta aportación que reciben los distritos de Puerto-Canteras y Tamaraceite-San Lorenzo, apenas un 10% del total entre ambas zonas, mientras el 55% del total se concentra en los barrios de Arenales y Tafira.

Hernández y Nardy Barrios, concejal de Fomento y presidenta de Compromiso, justificaron la necesidad de acometer «una profunda intervención» en el sistema de alcantarillado del barrio



**Saneamiento.** Las obras en Arenales incluirán la renovación del alcantarillado. En la imagen, Pamochomoso hace dos años.

de Arenales, que ocupa la mayor inversión prevista, con 3 millones de euros, por los problemas «heredados en la zona de Pamochomoso». Al mismo entorno se destina otra aportación de 1,7 millones de euros para la rehabilitación de aceras, un proyecto que Barrios defendió como parte de una iniciativa de intervención social «en una zona muy abandonada», mientras se prevén otros 3,9 millones para la rehabilitación de aceras en Tafira Alta y Tafira Baja.

El proyecto de reposición de servicios entre las calles Zaragoza y Tormento, en Ciudad Alta, supondrá una inversión de 1,8 millones de euros, la mayor de las previstas en ese distrito. El PP apuntó que se trata de un plan «continuista», y Saavedra se lamentó de que no dejaran «más proyectos en los cañones».



Néstor Hernández

## CAMBIO EN GUAGUAS

La actividad plenaria de ayer en el Ayuntamiento incluyó, además de la sesión que aprobó el plan de obras que financiará el Cabildo, otra sesión extraordinaria a puerta cerrada en la que se aprobó el listado de honores y distinciones a entregar en el acto institucional de las Fiestas Fundacionales el próximo 24 de junio. También aprovechó la corporación para celebrar una junta general de Guaguas Municipales, con el único fin de aceptar la renuncia de Román Rodríguez al consejo de la empresa. Le sustituye Rogelio Frade.

## OBRAS SON AMORES, DICE EL REFRÁN

**Districto Centro.** Ya lo advierte el refranero: Obras son amores, y no buenas razones. Al pacto PSOE-Compromiso no le molesta que el distrito Centro de la ciudad sea el que menos le votase en las elecciones de 2007 (fue el único distrito donde ganó el PP). Las obras incluidas son: Saneamiento de Arenales (3 millones de euros), rehabilitación de aceras en Arenales, (1,7 millones), acondicionamiento en las Alcaravaneras (700.000 euros), mejoras en el barrio de San Nicolás (179.000 euros).

**Cono sur, Vegueta y Tafira.** Las inversiones previstas en el plan de cooperación con el Cabildo afectan a las aceras de Tafira Alta (1,9 millones de euros), y a las aceras de Tafira Baja (2 millones de euros).

**Ciudad Alta.** Reposición de servicios y urbanización de Schumann, entre las calles Zaragoza y Tormento (1,8 millones); acceso al Lomo la Cruz y Albiturria (260.000 euros), centro cívico, canchas deportivas y espacios libres en Barranquillo Don Zoilo (1 millón), y parque de La Paterna, 1,5 millones).

**Puerto-Canteras.** De este distrito sólo se incluye la canalización del barranco de la Ballena en su tramo final, al llegar a la Playa de Las Canteras (539.000 euros).

**San Lorenzo y Tamaraceite.** La urbanización en el barrio El Román supondrá una inversión de 457.000 euros. Y la segunda fase del equipamiento social en Isla Perdida, 350.000 euros.

## SANGÜESA Y MERINDAD

# Los puertos de Erro y Mezkiritz se salvarán con túneles de 2.300 y 500 m

**El Gobierno foral autorizó ayer a Obras Públicas licitar la redacción de ambos proyectos**

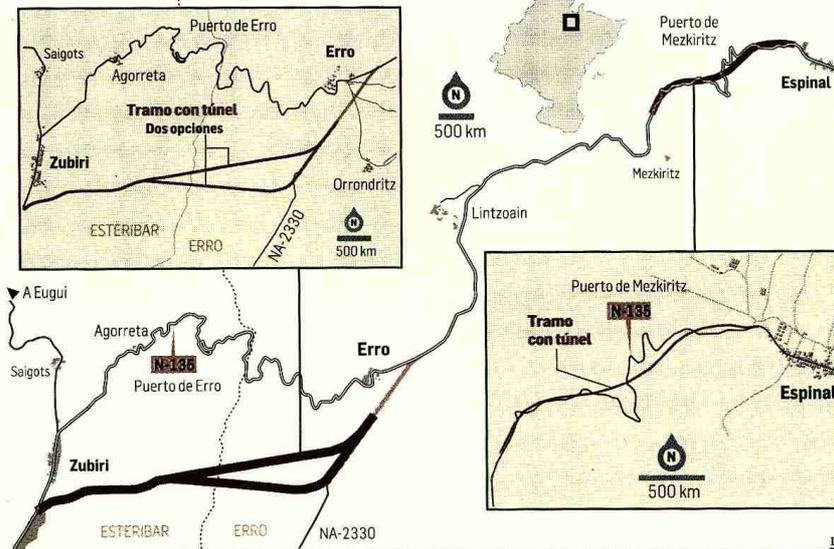
**Para el puerto de Erro se prevén dos alternativas de nueva vía de entre 6,6 y 6,8 km, y la de Mezkiritz será de 2,5 km**

DN  
Pamplona

El Gobierno foral autorizó ayer a Obras Públicas sacar a concurso la redacción de los proyectos de construcción de sendos túneles en los puertos de Erro y Mezkiritz, con un presupuesto de 550.000 euros. En ambos casos se trata de configurar nuevos tramos de vía en la actual carretera N-135 (Pamplona-Francia, por Valcarlos).

Las dos opciones de trazado previstas para la actuación en Erro son de entre 6,6 y 6,8 km (con un túnel de 2.300 metros, o dos de 1.650 y 250), y la de Mezkiritz, de 2,5 km (con un túnel de 500 metros). La calzada deberá tener en ambos casos dos carriles de 3,50 m de anchura y arcenes de 1,50 m.

### Los túneles de Erro y Mezkiritz



La decisión de ejecutar estos dos proyectos radica en la postura anunciada por el departamento francés de Pirineos Atlánticos a finales de 2007 de no continuar con el proyecto de vía transpirenaica. No son actuaciones contempladas

en el II Plan de carreteras 2002-2009, pero se incluyen en el Plan Navarra 2012.

#### Túnel de Erro

La actuación para salvar el puerto de Erro consiste en modificar el

trazado de la carretera entre Zubiri y Erro, salvando el puerto con un túnel. En el inicio del proyecto, sin entrar a Zubiri, la nueva vía deberá atravesar el río Arga con una estructura de unos 150 metros de longitud. Entre el inicio del tramo

y el túnel es necesario construir 1600 m de muros.

Según los estudios previos, para atravesar el puerto de Erro se plantean dos opciones: una alternativa norte, en la que se configura un túnel de 2.300 metros; y una alternativa sur, en la que se abrirán dos túneles de unos 1.650 metros y 250 metros respectivamente.

Desde la salida del túnel y hasta el final del proyecto, el trazado se desvía hacia el norte hasta conectar con la carretera NA-2330 (Uroz-Ero) en las inmediaciones de Erro. Asimismo, debe contemplarse la conexión y continuidad de la carretera NA-2330 y, en función de la alternativa elegida, puede ser necesaria la construcción de un nuevo tramo.

El proyecto finaliza en el punto de conexión con la actual N-135, pasada la localidad de Erro, y también se proyectarán los accesos a Erro y Orrondritz.

#### Túnel de Mezkiritz

Respecto del proyecto en el puerto de Mezkiritz, el punto exacto de inicio se definirá en el mismo, debiendo situarse a 400 metros de la intersección de Mezkiritz, entre las localidades de Mezkiritz y Espinal. La finalización del tramo se sitúa en la entrada de Espinal.

Se prevé que el primer kilómetro de la nueva carretera discurra cerca de la existente, mejorándose el trazado. Después comenzará el túnel, con el que se evitará el paso por el puerto. Pasado el túnel, cuya longitud prevista es de 500 metros, se conectará con la N-135 en la entrada de Espinal. Se deberá garantizar el acceso al puerto.

## Pionera y experta en la Ingeniería

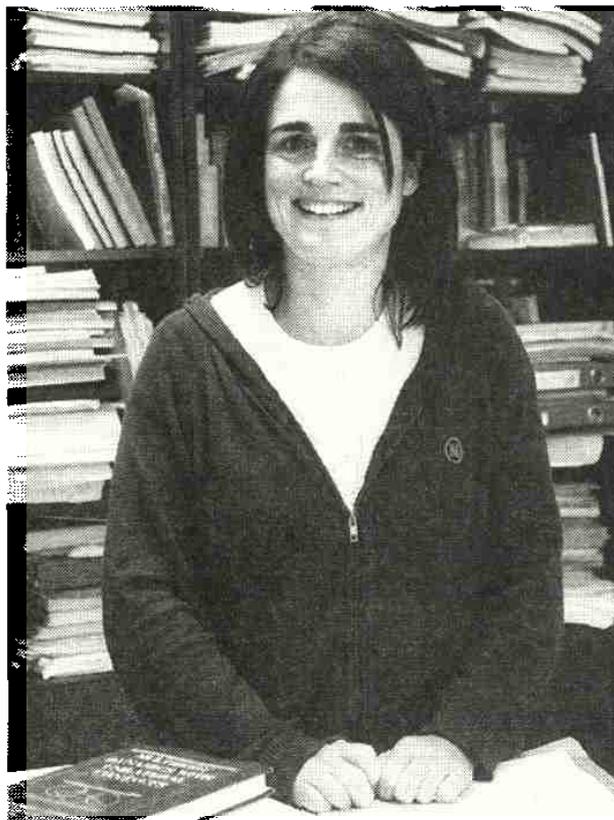
En persona

### Juana María Mayo Nuñez

Catedrática de la Escuela de Ingenieros de la Hispalense

**Bosco Ferri**

Docente e investigadora desde hace 14 años, hace dos meses estrenó su cargo como catedrática en la Escuela Superior de Ingenieros de la Universidad de Sevilla, convirtiéndose en la primera mujer de la facultad con este título, logrado ya hace un año. En su departamento de Ingeniería Mecánica y de los Materiales dirige varias tesis de sus alumnos y compagina su labor formativa con la investigadora, a la vez que participa en numerosos congresos, libros y otras publicaciones, sobre todo en revistas especializadas. "Mis estudios se centran en la dinámica de sistemas multicuerpos, es decir, en los mecanismos cuyas uniones producen movimiento, para aplicarlas a un sistema complejo como puede ser el cuerpo



MANUEL GÓMEZ

Profesora desde hace 14 años del Departamento de Ingeniería Mecánica y de los Materiales de la Escuela Superior de Ingenieros de la Universidad de Sevilla, logró hace un año la plaza de catedrática, cargo que ejerce desde hace dos meses

humano", explicaba Juana Mayo, quien comentaba cómo el boom actual de la biomecánica exige cada vez más a los investigadores la búsqueda de aplicaciones técnicas a los problemas sociales. Los movimientos de la mandíbula y del oído son aspectos estudiados por el equipo de esta catedrática, e incluso uno de los proyectos que

ella codirige ha sido premiado como trabajo de doctorado. "El reto es formar un grupo fuerte y poner en funcionamiento un laboratorio de biomecánica", apunta esta catedrática, que dentro del campo de los sistemas multicuerpos investiga distintos aspectos para aplicaciones como para los sistemas aeroespaciales.

# Paso adelante de Galicia con el nuevo plan de carreteras

- ▶ Se presenta el más ambicioso proyecto para modernizar infraestructuras y 'salvar' el interior
- ▶ Xunta y Fomento invertirán 16.000 millones

**NUEVO.** El Plan Director de Carreteras de Galicia, presentado por el presidente Touriño y la conselleira Caride, supondrá un paso decisivo para la modernización de nuestra comunidad y sacar a las provincias del interior del ostracismo acercándolas a las zonas más prósperas. También supondrá una sustancial mejora

de seguridad vial. El plan, que recoge una inversión de 16.000 millones de euros hasta 2020 entre Xunta y Fomento, es el más ambicioso de los previstos nunca para Galicia. Otro aspecto a destacar es que eliminará las travesías por núcleos que tengan más de mil habitantes o cuatro mil vehículos al día. **PÁGINAS 9 Y 10**

## INFRAESTRUCTURAS ► COMPETITIVIDAD TERRITORIAL

# El nuevo Plan de Estradas tendrá una inversión de 16.000 millones de euros

**PRESENTACIÓN** ► La Xunta aportará 8.000 millones de aquí al año 2020, una cifra similar a la que se espera recibir del Ministerio de Fomento  
► Touriño asegura que es la "apuesta más ambiciosa" ► Se crearían 28.000 puestos de trabajo y el PIB crecería adicionalmente 1,4 puntos anuales

REDACCIÓN • SANTIAGO

De aquí al año 2020, la Xunta de Galicia invertirá 8.000 millones de euros para hacer realidad el Plan Director de Estradas de Galicia (PDEG), un conjunto de actuaciones que pretende modificar sustancialmente el actual mapa de carreteras en la comunidad autónoma. El presidente Emilio Pérez Touriño y la conselleira de Política Territorial, María Xosé Caride, eligieron ayer el Pazo de Raxoi para presentar en sociedad este proyecto que, si se le suma la inversión que -según las previsiones de la Xunta- llegará a cabo el Estado a través del Ministerio de Fomento, alcanzará los 16.000 millones de euros en todo el periodo.

"Es la más ambiciosa apuesta por la modernización de Galicia", dijo el presidente Touriño, al destacar la importancia de las redes de transporte y las infraestructuras como elementos estratégicos para un desarrollo integral del territorio.

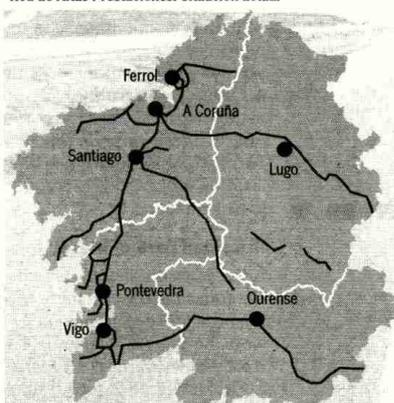
Touriño destacó las grandes cifras que a nivel macroeconómico supondrá el Plan Director de Estradas de Galicia. Así, resaltó que la inversión de 16.000 millones de euros generará un incremento de productividad en todos los sectores, que cifró en 21.000 millones de euros. Según el titular de la Xunta, la puesta en marcha de todas las actuaciones servirá para la creación de 28.000 nuevos puestos de trabajo. La influencia sobre el producto interior bruto llevará a éste a un incremento anual de 1,4 puntos. Por cada euro invertido, precisó el presidente Touriño, habrá una rentabilidad de 0,6 euros.

El jefe del Ejecutivo explicó que "habrá un antes y un después" de la ejecución del PDEG y aseguró que un programa de inversiones de este calibre "es un mensaje de confianza" en momentos de "desaceleración". A juicio de Touriño, el plan de carreteras, que actuará sobre el 74% de la red autonómica, con una inversión anual de 666 millones de euros, incidirá directamente sobre la competitividad del territorio. El titular de la Xunta advirtió de los efectos beneficiosos del proyecto, entre los que citó la reducción de costes empresariales, la apuesta por la localización de actividades en Galicia o la creación de econo-

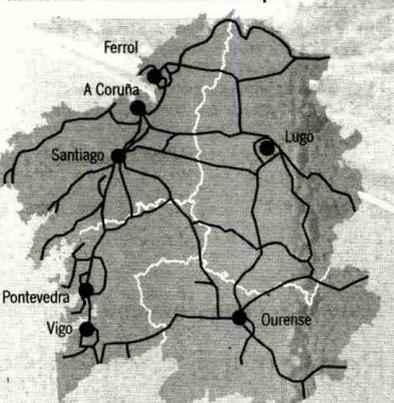
### Presentación del Plan Director de Estradas de Galicia (PDEG)

Fuente: Consellería de Política Territorial de la Xunta de Galicia. Info: XF

Red de Altas Prestaciones. Situación actual



Red de Altas Prestaciones. Horizonte del plan



Magnitud de las actuaciones

|                               |                       |                          |
|-------------------------------|-----------------------|--------------------------|
| <b>Incremento de 1.300 km</b> | Ministerio de Fomento | 767 km a 1.571 km        |
|                               | Xunta de Galicia      | 228 km a 732 km          |
| <b>103 actuaciones</b>        | Ministerio de Fomento | 52 actuaciones en 728 km |
|                               | Xunta de Galicia      | 51 actuaciones en 631 km |
| <b>Inversión de 7.882 M€</b>  | Ministerio de Fomento | 5.306 M€                 |
|                               | Xunta de Galicia      | 2.576 M€                 |

Magnitud global del PDEG



### LOS DATOS

**Características** ► El plan, según explicaron el presidente Touriño y la conselleira de Política Territorial, implica pasar de 1.000 kilómetros de vías de alta capacidad a 2.300, lo que significa, a juicio del presidente, "un elemento de cohesión social".

**Peajes** ► De los 27 kilómetros actuales que están libres de peaje, en carreteras que son de titularidad de la Xunta, se pasará a 466, lo que significa multiplicar la cifra por 17.

**Alta capacidad** ► La red actual de vías de alta capacidad está compuesta por casi 1.000 kilómetros, de los que 767 son del Ministerio de Fomento y el resto, 228 kilómetros, pertenecen a la Xunta. El plan prevé pasar a 732 kilómetros de titularidad autonómica.

### APUNTE

## Funcionalidad al margen de la titularidad

La conselleira de Política Territorial dijo ayer que el Plan Director de Estradas de Galicia ha de ser concebido como un todo. María Xosé Caride indicó que se primará la funcionalidad de las carreteras, más allá de su dependencia competencial. En estos momentos, en Galicia hay viales que son propiedad del Estado, de la Administración autonómica, de las diputaciones provinciales y de los concellos. Caride explicó que el plan prevé "una inversión sin precedentes" para articular una red de comunicaciones que se extienda no sólo de norte a sur, como ocurre en la actualidad, sino también de este a oeste, cruzando el interior de Galicia. La titular de Política Territorial aseguró que todas las actuaciones están pensadas para "servir al ciudadano".



El presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, con la conselleira María Xosé Caride, ayer en Raxoi

mías de escala. También se refirió a los beneficios ciudadanos, como la reducción de los tiempos de desplazamiento para los usuarios de las carreteras, la disminución "drástica" de los accidentes y la contribución al bienestar social.

El presidente no dudó en re-

conocer que las ventajas del plan ya se están recogiendo, ya que muchas de las actuaciones contenidas en la programación ya se están ejecutando. "Es una apuesta de futuro", indicó, pero que "se anticipa en el tiempo, porque ya está en plena ejecución".

Touriño enmarcó el Plan Di-

rector de Estradas de Galicia en el seno de las directrices de Ordenación del Territorio. Anunció que se presentarían en breve y aseguró que con todo ello se abre una nueva vía para la cohesión territorial y el equilibrio entre las zonas costeras y las del interior.

## El Gobierno no revela la lista de proyectos ni sus plazos

F. V., Santiago

Ni lista de proyectos ni plazos de realización, más allá de la fecha genérica de 2020 como horizonte de conclusión de todas las medidas previstas. La Consellería de Política Territorial quiso ayer focalizar toda la atención sobre el conjunto del plan (16.000 millones de euros a pagar a partes iguales entre la Xunta y Fomento; una inversión media anual de 1.230 millones) y ni siquiera precisó las 103 actuaciones más importantes (autopistas, autovías y corredores) más allá de las grandes cifras: 52 proyectos correrán por cuenta del Ministerio de Fomento (5.306 millones para un total de 728 kilómetros, de los que 804 serán de nuevo trazado) y 51 se financiarán con fondos de la Xunta (2.576 millones para 631 kilómetros, de los que 504 serán nuevos).

Durante la rueda de prensa de presentación, y a preguntas de los periodistas, la conselleira de Política Territorial, María José Caride, se limitó a citar lo que, durante los primeros años del plan director, serán las tres grandes prioridades del Gobierno: la conexión con las rías, los enlaces con los polígonos industriales y logísticos, y la solución de los problemas de tráfico en los entornos urbanos. Sobre este último punto, Caride precisó que concretará las actuaciones previstas en una convocatoria específica.

### Contribución al PIB

La conselleira se centró en los aspectos relacionados con el reequilibrio territorial, la conexión de las zonas urbanas entre sí y del conjunto de Galicia con Portugal, Asturias y Castilla y León, y con los objetivos de seguridad vial. El presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, subrayó la contribución del plan a la economía, tanto más importante en plena "desaceleración" económica. Las inversiones en carreteras, explicó, contribuirán con un 1,4% al PIB de Galicia y favorecerán la creación de 21.000 empleos durante su período de vigencia.

Las actuaciones previstas en la red viaria de Galicia parten de la constatación de deficiencias de capacidad y seguridad (el 30% de la red tiene menos de seis metros de ancho), de un exceso de travesías (el 30% de las vías autonómicas, un porcentaje que en 2020 quedará reducido a un 5%) y de una accesibilidad limitada a la red de altas prestaciones.

El Plan Director de Estrasdas de Galicia incluye además medidas de conservación que persiguen renovar la red cada siete años.



# La Xunta planea 1.300 kilómetros más de autovías y corredores para 2020

## El Plan de Estradas prevé invertir 16.000 millones entre el Gobierno y Fomento

Tres años después de su toma de posesión, el Gobierno bipartito presentó ayer el Plan Director de Estradas de Galicia que planifica la inversión de 16.000 millones (la mitad con cargo a la Xunta y el resto con fondos del Ministerio de Fomento) hasta el año 2020. En total, el guión establecido por el Gobierno gallego incluye la realización de 662 actuaciones a través de la Consellería de Política Territorial, lo que permitirá mejorar el 74% de la red autonómica de carreteras.

El plan pretende incrementar del 65% al 100% los núcleos de población a menos de 30 mi-

nutos de una autovía, una autopista o un corredor, que al final del plan habrán incrementado un 131% su extensión actual.

En este capítulo, el de las vías de altas prestaciones, destacan las conexiones exteriores (las autovías Santiago-Vilalba-A8, la central hasta Ponferrada, la Verín-Portugal, la que unirá la A52 con la Plisan y la frontera lusa y la que irá de Tui a Portugal pasando por Goián). También las vías que servirán de enlace entre las grandes ciudades (Lugo-Ourense, Lugo-Santiago, Santiago-Ourense, Pontevedra-Vigo, O Porriño y la conversión en auto-

### GRANDES CIFRAS

► **16.000 millones de inversión hasta 2020**

► **1.300 nuevos kilómetros de autovías y corredores**

► **Reducción media del tiempo de viaje del 16%**

► **Eliminación del 90% de las travesías**

► **Conexión entre sí de las siete ciudades**

vía de la N-550 entre A Coruña y Tui). El plan incluye también los enlaces con puertos y aeropuertos, así como las conexiones entre sistemas urbanos intermedios.

El documento fue presentado por el presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, y la conselleira de Política Territorial, María José Caride, que, sin embargo, no hicieron pública ni la lista de proyectos concretos incluidos en el plan ni los plazos de realización, más allá de la fecha genérica de 2020 como horizonte de conclusión de todas las medidas previstas.

**PÁGINA 3**



Provincia

## DGA y Diputación de Zaragoza invertirán 1,2 millones en mejorar seis carreteras

EL PERIÓDICO  
ZARAGOZA

El consejero de Obras Públicas del Gobierno de Aragón, Alfonso Vicente, y el presidente de la Diputación Provincial de Zaragoza, Javier Lambán, firmaron ayer un convenio para mejorar las infraestructuras viarias que constituyen accesos a núcleos de población en la provincia de Zaragoza. El acuerdo supone un importe total de 1,2 millones de euros financiados al 50%, que servirán para mejorar seis accesos a localidades este año.

Las actuaciones finalizarán antes del 15 de noviembre de este año y se centran en los ejes del Ebro, Daroca, Calatayud, Cinco Villas y Moncayo. Así, se mejorará el firme y la señalización en las carreteras VP-24 Alagón-Cabañas; CV-670 de A-2506 a Torralba de los Frailes; CV-671 To-



EL PERIÓDICO

rralba-Aldehuela de Liestos; CV-626 de A-127 a Biota; CV-841 de Sos a Uncastillo; CV-608 de CV-610 a San Martín de la Virgen del Moncayo; y CV-609 de CV-610 a Lituénigo.

Para Lambán, la firma de este acuerdo demuestra «la sensibilidad

del consejero con la provincia de Zaragoza» y, además, el convenio se suma a un «amplio abanico de actividades conjuntas» que desarrollan el Ejecutivo autónomo y la institución provincial.

Por su parte, Vicente recordó que

el objetivo del Gobierno aragonés es que «las carreteras sean cada vez más seguras». En este sentido, se quieren conseguir «unas comunicaciones y carreteras rápidas, mejorar la accesibilidad a los municipios, «pero también la seguridad vial», algo de vital importancia en una comunidad «con más de 11.000 kilómetros de carreteras». Así, «necesitamos al Gobierno central porque, si no, es difícil mantener este nivel, y también la colaboración de otras instituciones», advirtió.

Para mejorar las carreteras zaragozanas se invertirán 1.200.000 euros este año gracias a un convenio que nace «con vocación de continuidad. Año tras año «iremos incorporando carreteras y más dinero» para mejorar las infraestructuras viarias porque «un territorio con malas comunicaciones se desarrolla mal, no crece y tiende a la despoblación», señaló el consejero.

La DGA ha firmado otro convenio con la misma finalidad con la Diputación de Huesca y en las próximas semanas lo hará con de Teruel. ■



# 16.000 millóns para artellar a nova Galicia

**PLAN DE ESTRADAS** Touriño e Caride anuncian 28.000 empregos até 2020 **Páxina 7**

**TERRITORIO** ■ A Xunta presenta o novo Plan director de estradas que comprende 780 actuacións que, segundo Touriño, "aumentarán o PIB autonómico un 1,4% ó ano" ■ Prevé aumentar en 1.300 os quilómetros de alta capacidade de xeito que todos os galegos estean a menos de 30 minutos dunha delas

## Artellar a "nova Galicia" custará uns 16.000 millóns deica o 2020

Entre os obxectivos que manexa o programa está o de diminuír nun 40% o número de falecidos en accidentes de tráfico

Redacción / Anexas - Santiago

A Xunta presentou onte o Plan director de estradas de Galicia (PDEG) que suporá un investimento de 16.000 millóns de euros ata o ano 2020 para crear "unha nova articulación" da rede de estradas de Galicia. Do orzamento final, só a metade lle corresponderá ao Goberno galego, mentres que o resto terá que ser achegado polo Ministerio de Fomento, no tocante ás vías da súa titularidade.

Foron o presidente da Xunta, Emilio Pérez Touriño, e a conselleira de Política Territorial, os encargados de presentar o plan de actuacións que, segundo asegurou o xefe do Executivo autonómico, será un "instrumento para a Galicia do século XXI", xa que supón a "máis ambiciosa aposta para a modernización do país". Pérez Touriño destacou que "marcará un antes e un despois" en equilibrio e cohesión territorial ademais de aumentar "drásticamente" a seguridade viaria.

Segundo explicou María José Caride, un dos obxectivos deste plan é reducir un 40% o número de falecidos en accidentes de tráfico. Ademais, pretende situar toda a poboación de Galicia a menos de media hora dunha vía de alta capacidade e dotar todos os concellos galegos e parques naturais dun acceso a unha estrada autonómica. Figura tamén a mellora da comunicación de Galicia coas rexións limítrofes, así como a accesibilidade ós portos, aeroportos e redes de ferrocarril. Outra das finalidades é reducir un 16% os tempos de viaxe actuais.

O documento establece un total



Pérez Touriño e María José Caride, onte, na presentación do Plan director de estradas de Galicia

de 780 actuacións, das que 662 lle corresponden ó Goberno galego, que afectará ao 74% da rede autonómica. As principais obras centraranse na rede de altas prestacións, onde se investirán 7.882 millóns de euros do Estado e a Xunta, para aumentar as conexións co exterior, que comprenden o incremento de 1.300 novos quilómetros, tres veces máis que agora. Un total de 52 actuacións en 728 quilómetros corresponden a Fomento e 631 ó Goberno galego.

### Novos accesos as rexións limítrofes

Deste xeito pasarase de dous a catro accesos con Asturias, a Meseta e Portugal; todas as rías, portos e aeroportos estarán comunicados coa rede de altas prestacións; e as sete grandes cidades estarán conectadas entre si e buscarase a solución dos

### ARESTAS Un esforzo claro na conservación

O PDEG contempla actuacións na rede de altas prestacións, para triplicar o número de vías de alta capacidade, e da rede principal e complementaria, con 1.302 e 1.080 millóns de euros respectivamente. Tamén haberá 2.261 millóns de euros para conservación de estradas e seguridade viaria que implican a revisión en profundidade cada sete anos da totalidade da rede viaria. Neste ámbito, a Xunta pretende máis que duplicar o actual investimento de case 100 millóns de euros anuais en obras para conservar e manter as estradas.

problemas de conxestión nas súas contornas mediante a creación de novos itinerarios, a construción de variantes e a desaparición de travesías, de forma que só queden o cinco % das existentes.

Á parte de novas construcións, moitas delas xa en marcha ou planificadas, o plan tamén recolle melloras na actual rede viaria, con actuacións nos 85 tramos de concentración de accidentes, e nas travesías que transcorren por núcleos de poboación. Así, inclúe obras como a ampliación da AP-9 e o desdobraemento deste eixe pola N-550, a autovía Santiago-Vilalba e a súa conexión coa A-8, a terceira autovía á Meseta por Ponferrada (A-76), a de Portugal a Verín (A-75); a autovía A-52-Plisan-Portugal; a Tui-Goñán-Portugal; e as conexións rápidas-Lugo-Ourense, Santiago-Ourense e Pontevedra-Vigo. ●

### OS DATOS

#### Unha "inxección" contra a crise que creará "28.000 postos de traballo"

O titular da Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño tamén puxo de manifesto o impacto que este plan terá no desenvolvemento económico de Galicia, dado o incremento do investimento planificado. Por iso, sinalou que se trata dunha "mensaxe de confianza" nesta época de crise, co fin de dotar dun "impulso" a actividade económica decisiva.

A estimación do xefe do Executivo autonómico é que incrementará en 21.000 millóns a activi-

dade de todos os sectores, o que suporá un aumento adicional do 1,4% no crecemento do produto interior bruto da comunidade. No ámbito exclusivo da construción, implicará a creación de 28.000 novos postos de traballo ata 2020 nun dos sectores máis castigados pola crise. Touriño explicou ademais que o PDEG "se inscribe no marco das directrices de ordenación do territorio" que durante este mes "empezarán a súa tramitación pública".

#### Superar a división de competencias cara a unha rede de titularidade única

O Plan director parte da premissa de superar a actual clasificación de estradas en función da titularidade das vías a unha de carácter funcional, de maneira que "non contempla accións illadas", afirmou Caride, senón "un sistema único" para mellorar a accesibilidade e a competitividade de Galicia.

Neste sentido, contempla unha proposta de transferencias de titularidade das estradas das deputacións á Xunta, que requirirá o

acordo das administracións implicadas para garantir a homoxeneidade da rede.

Actualmente, Galicia conta con 29.500 quilómetros de estradas, entre as que son de Fomento, as da Xunta, as das deputacións e as dos concellos. En total, 5.300 quilómetros son competencia do Goberno galego, dos cales 1.700 son travesías, nas que conviven vehículos e peóns e se producen desprazamentos de longo e curto percorrido.

■ GALICIA

## **La Xunta quiere duplicar vías de alta capacidad con un plan que durará 12 años**

El objetivo es acortar  
en un 17% el tiempo  
que se emplea en  
todos los trayectos

**Página 22**

El Plan Director de Estradas, planificado hasta 2020, permitirá construir 466 nuevos kilómetros de autovías

## La Xunta prevé duplicar en 12 años los kilómetros de vías de alta capacidad

Política Territorial y Fomento aportarán a medias los 16.000 millones de euros de este "programa de inversión sin precedentes" • El objetivo es recortar en un 17% el tiempo de todos los trayectos

**X. A. Taboada**

SANTIAGO

"Programa de inversión sin precedentes" o "la propuesta de modernización de Galicia más ambiciosa" de todas cuantas se han hecho. Ésas fueron algunas de las referencias que el presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, y la conselleira de Política Territorial, María José Caride, dedicaron ayer en su presentación al Plan Director de Estradas de Galicia, el proyecto estrella del bipartito cuya ejecución arranca este año y durará hasta 2020.

En total, serán doce años de actuaciones en carreteras, tanto del Estado como autonómicas, que requerirán una inversión global de 16.000 millones de euros, financiados a medias por la Xunta y el Ministerio de Fomento.

La mitad de la inversión prevista, concretamente 7.882 millones de euros, se destinará a la construcción de una red de carreteras de altas prestaciones, lo que será la actuación más relevante, compuesta por autopistas, autovías y corredores diseñados para desdoblarse en el futuro en función de la evolución del tráfico.

Actualmente en Galicia hay 995 kilómetros de estas características —767 del Estado y 228 de la Xunta— y la previsión es duplicar estas cifras dentro de doce

### Esfuerzo inversor

Habrán 466 nuevos kilómetros de autovía libre de peaje, que permitirán multiplicar por 17 los actuales de la Xunta

años, de forma que se llegue a los 2.303 kilómetros, de los cuales 1.571 serán de titularidad del Estado y 732 de la red autonómica.

Según avanzó el jefe del Ejecutivo, en esta red de altas prestaciones figurarán 466 nuevos kilómetros de autovía, libres de peaje, que permitirán multiplicar por 17 los kilómetros de estas características con que cuenta actualmente la Administración autonómica. "Es un programa tan tremendamente potente que va a cambiar la configuración de Galicia", se atrevió a decir el presidente de la Xunta.

El Plan Director de Estradas incluye obras ya previstas y otras nuevas, pero apenas se dieron detalles concretos de cuáles serán unas y otras, al igual que del reparto de inversiones por provincias o del coste de cada proyecto. Tampoco se dieron muchas explica-



Pérez Touriño (centro) junto a la conselleira Caride, ayer, en la presentación del Plan de Estradas a los alcaldes de las ciudades gallegas. / TUDON VAI NÉS

ciones sobre el compromiso del Ministerio de Fomento para financiar el plan con casi 8.000 millones de euros. La conselleira María José Caride aseguró, sin entrar en más precisiones, que al ministerio de Magdalena Álvarez se les están enviando diversos proyectos para que comience la tramitación de los mismos.

Como obras más destacadas dentro de la red de carreteras de altas prestaciones —al margen de la ampliación de carriles de la

AP-9 y del puente de Rande— figurarán las autovías de conexión exterior Santiago-Vilalba y Monforte-Ponferrada y las comunicaciones con Portugal desde la plataforma logística de Salvaterra, Verín y Tui-Goñán.

### Conexión urbana

Respecto a las conexiones entre áreas urbanas, el Plan Director de Estradas contempla las conexiones por autovía Lugo-Ourense, Lugo-Santiago, Santiago-Ourense, Pon-

tevedra-Vigo y el desdoblamiento de la N-550 para ser una alternativa a la AP-9.

El diseño de carreteras de la Xunta prevé asimismo que todas las rías estén comunicadas por vías de altas prestaciones, lo mismo que los puertos y los aeropuertos y los sistemas urbanos intermedios, entre ellos los de Ferrol-Vilalba, Santiago-A Estrada o Nabela-Sarria-Monforte.

La otra mitad de la inversión se dirigirá a mejorar la red conven-

cional de carreteras, con actuaciones en casi 5.800 kilómetros que permitirán construir variantes en casi todas las localidades, suprimir los puntos negros, dejar a todas las poblaciones a menos de 30 minutos de distancia de una red de altas prestaciones, cambiar la señalización, conseguir que las principales localidades de 47 concellos

### Sin profundizar

Apenas se dieron detalles del reparto de inversiones por provincias o del coste de cada proyecto en concreto

## Las reformas viarias pretenden reducir la siniestralidad en un 40%

La "modernización" de las carreteras tendrá consecuencias sobre la siniestralidad. Al menos eso es lo que calcula la Consellería de Política Territorial, puesto que estima que cuando el Plan Director de Estradas esté concluido, en el año 2020, las muertes en las carreteras gallegas experimentarán una reducción de las víctimas mortales en un 40%.

Este objetivo responde a la construcción de una red viaria de mayores prestaciones, pero también a los proyectos de conservación del firme, la actualización de las características técnicas que deben respetar las nuevas carreteras o la reforma de los 86 tramos identificados donde se registra una alta concentración de accidentes.

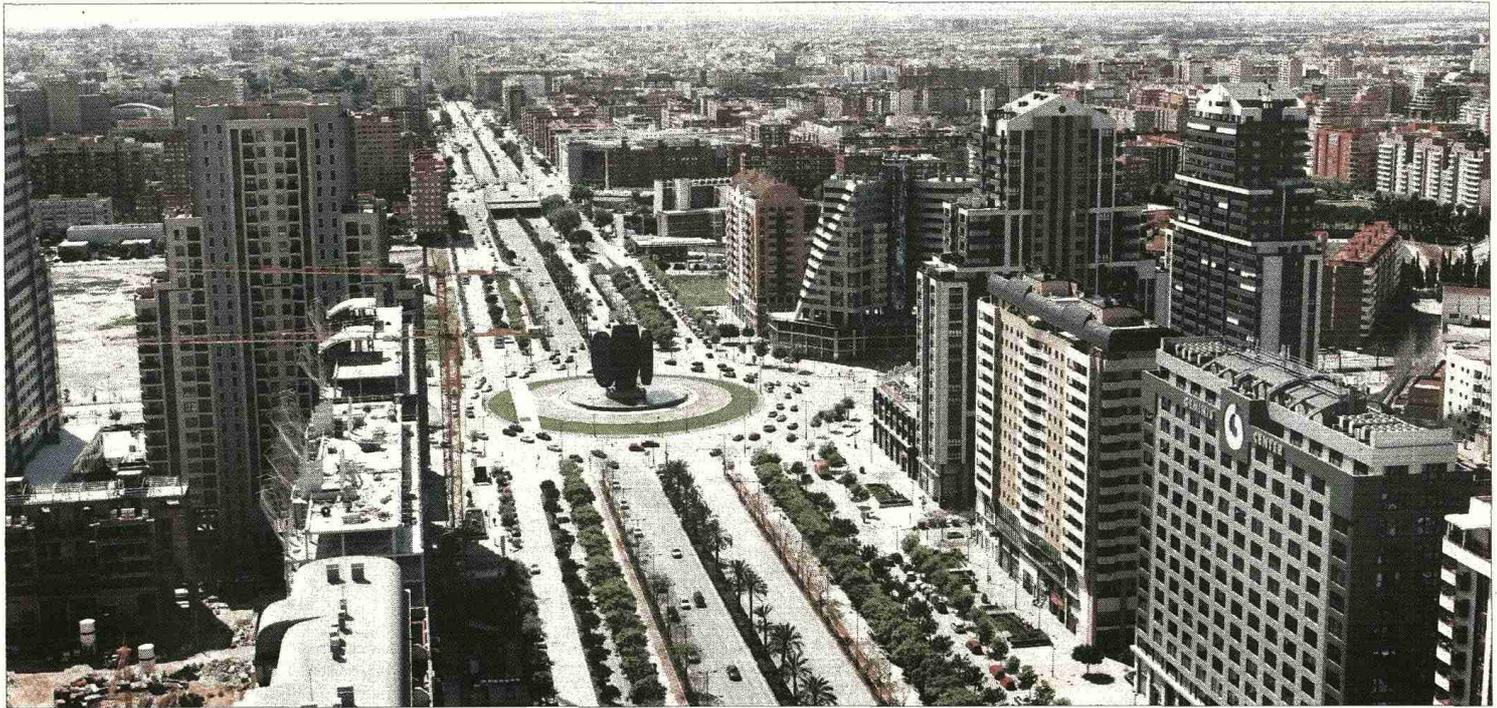
Estas actuaciones, que en su conjunto requerirán una inversión de 2.261 millones de

euros, permitirán salvar al año unas 120 vidas, número que representa actualmente el 40% de las muertes que se producen en los viales gallegos.

A este objetivo también contribuirán otras medidas específicas recogidas en el Plan de Estradas, como la construcción de 1.280 kilómetros de carriles para bicicletas, el diseño de arcones de más de medio metro de ancho —actualmente sólo lo tiene el 64% de las carreteras—, calzadas de siete metros frente a los seis de ahora como mínimo o la reducción de las travесías, ya que a día de hoy el 30% de los 5.300 kilómetros de la red de la Xunta tiene la consideración de travесía. La previsión de la Xunta es hacer circunvalaciones en las localidades con más de 1.000 habitantes o un tráfico superior a los 4.000 vehículos.

tengan como principal acceso una carretera de titularidad de la Xunta o mejorar la seguridad viaria y la conservación del firme, partida que se llevará casi 2.300 millones de euros. Con todas estas actuaciones, la Xunta calcula que los trayectos se podrán hacer, allá por el 2020 cuando concluya el plan, con una duración media un 17% inferior al tiempo actual.

El plan también introduce una nueva clasificación de las carreteras, sin hacer alusión sobre su titularidad como es ahora, y diferenciando las de altas prestaciones de las de "articulación territorial", que a su vez se divide en red principal y complementaria.



Avenida de las Cortes Valencianas, en una imagen de archivo, con la Dama Ibérica en el centro de la imagen. /VICENTE MARTÍNEZ

## El túnel de Cortes Valencianas se retrasa para abaratar el coste por debajo de 50 millones

### El proyecto del paso inferior se aprobó en abril y su principal dificultad es el cruce con un pasillo peatonal del metro

**PACO MORENO ■ VALENCIA**  
El pasado 12 de abril, la junta de gobierno aprobó un proyecto para la prolongación del túnel de la avenida Cortes Valencianas. Con un coste que ronda los 50 millones de euros, la inversión saldrá en su mayor parte de las arcas de la Generalitat, con la que el Ayuntamiento quiere firmar un convenio.

Esta semana se cumplen dos meses de dicho acuerdo y todavía no hay fecha fijada para la rúbrica. El motivo, según apuntó ayer el concejal de Tráfico, Alfonso Novo, es que los técnicos municipales están rehaciendo parte del diseño de los túneles para abaratar su coste.

La principal complicación es el cruce con un pasillo peatonal de la línea 1, en la estación de Beniferri. La previsión es construir dos túneles independientes con tres carriles cada uno, excavados a gran profundidad. Novo no precisó en qué con-

sistirán las modificaciones que reducirán el coste de la obra. Con la ampliación prevista, el paso inferior llegará a 1.196 metros de longitud y pasará por debajo de la rotonda de la Dama Ibérica, para salir a la superficie antes de llegar a la siguiente, en sentido de salida de Valencia, decorada con una fuente.

El túnel persigue agilizar el tráfico en uno de los principales accesos de la ciudad, con una intensidad media diaria que supera los 100.000 vehículos. En el horizonte se encuentra la apertura del nuevo estadio del Valencia, que recae a la misma avenida.

La previsión del club es recibir el flamante coliseo como mucho en septiembre del próximo año. El trágico accidente, donde murieron cuatro operarios, ha ralentizado su construcción por la investigación judicial, aunque no se ha modificado un cambio en el calendario.

En un principio se pensó incluso habilitar un acceso directo entre el túnel y el aparcamiento subterráneo del campo. Esta alternativa fue descartada precisamente por su elevado coste y los problemas que se producirían los días de partido, con colas de vehículos dentro de túnel. El subsuelo de la Dama Ibérica, escuela de Manolo Valdés que domina el bulevar, ya alberga los muros pantalla del túnel, para evitar así cualquier complicación añadida a la prolongación.

A pesar de esta obra ya parcialmente hecha, el asunto se complica si se tiene en cuenta la intención de afectar lo mínimo posible a la circulación. La nueva urbanización mantendrá en esencia la misma calzada, con una mediana adoquinada con granito, carril bici y un jardín.

La revisión del Plan General prevé otros dos túneles en la zona, con el propósito idéntico de reducir los

### ZONA DE LA PROLONGACIÓN



atacos en el acceso de la autovía de Llíria. El más cercano se situará entre la avenida Maestro Rodrigo y la avenida General Avilés. El otro, entre la calle Valle de la Ballestera y la calle Joaquín Ballester.

No obstante, todavía no hay plazos fijados para estas dos obras. El primer túnel servirá para mejorar el acceso

a Valencia desde la autovía de Llíria y desde el enlace con la ronda norte, la última infraestructura abierta en la zona oeste. El otro forma parte de un proyecto de bulevar que arranca en la calle Ruaya, en el barrio de Sagunto, como alternativa a la marginal izquierda del viejo cauce.

De los tres, el más adelantado será el de Cortes Valencianas, a pesar de los retrasos que acumula por la modificación del proyecto. El plazo de ejecución previsto ronda los 18 meses, por lo que su apertura se fija como muy pronto para principios de 2010, varios meses después de la apertura del campo de fútbol.

Acerca de la construcción del coliseo, la grada inferior está prácticamente terminada, mientras que ya se han colocado los pilares para sujetar la grada central. El club tiene licencia para construir toda la estructura de hormigón e instalar el armazón metálico que sujetará la fachada y cubierta. Más atrasado está el edificio hotelero, en la parcela que recae a la calle de La Safor y cuyo uso ha sido modificado recientemente por el Consistorio.



Figuración virtual del nuevo Pont de Fusta. /LP

## Tráfico trabaja ya con el diseño del Pont de Fusta propuesto por la Politécnica

**P.M. ■ VALENCIA**

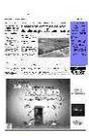
Todavía no se ha decidido la convocatoria de un concurso público, aunque los técnicos de Tráfico trabajan ya con la propuesta básica de la Universidad Politécnica para el nuevo Pont de Fusta. Así lo confirmó el delegado de Circulación, quien añadió que el acabado final del nuevo paso sobre el cauce podría variar en algunos detalles.

El Colegio de Ingenieros de Caminos reclamó en un comunicado que el diseño del puente se elija tras un concurso público. No obstante, parece claro que el gobierno municipal ha decidido desarrollar la propuesta del arquitecto Ignacio Bosch, coordinador de la restauración de los puentes de Serranos y Trinidad.

La sustitución de la pasarela peatonal actual permitirá cerrar al trá-

fico Serranos, una decisión de vital importancia para garantizar su conservación a juicio de los técnicos.

La restauración de este puente estará acabada por completo antes de finales de agosto, como una obra más que se resolverá en los días previos del Gran Premio de Europa de Fórmula 1, los días 22 a 24, cuando la ciudad recibirá a miles de turistas.



## INFRAESTRUCTURAS

# El responsable de Carreteras explica hoy las obras de la 340

|| REDACCIÓN  
|| CASTELLÓN

El subdelegado del Gobierno en Castellón, Antonio Lorenzo, explicará hoy el polémico proyecto de la variante de la N-340 junto al jefe de la demarcación de Carreteras del Estado en la Comunitat, José Vicente Pedrola. El anuncio de la cita ya provocó ayer las quejas del alcalde, Alberto Fabra, quien les pidió que se reúnan con él para debatir sobre el proyecto ya que no quieren en el Ministerio de Fomento. Al margen de este acto, el alcalde se reunirá hoy con el portavoz municipal del Bloc, Enric Nomdedéu, para abordar la proposición no de ley que ha presentado el PP en Les Corts sobre la N-340. ≡



## El AVE llegará a Huelva con la velocidad más lenta de Andalucía

● Fomento marca nuevos plazos que sitúan su puesta en marcha más allá de 2012 P10-11

## EL LARGO RECORRIDO DEL AVE EN HUELVA

### COMENZAR ESTA LEGISLATURA

Magdalena Álvarez asegura que la intención de Fomento es iniciar las obras de la línea Huelva-Sevilla en esta legislatura

# AVE: la alta velocidad más lenta

Fomento da un nuevo plazo para iniciar las obras de la conexión ferroviaria, que cada vez se acerca más al horizonte de 2020 que marca el final del plan de infraestructuras estatal

Raquel Montenegro / HUELVA

Corría el año 2000 cuando el entonces ministro Arias Salgado anunciaba una inversión de 58.000 millones (de las antiguas pesetas) para conectar Huelva y Sevilla por AVE. Ocho años más tarde, la actual titular del departamento, Magdalena Álvarez, asegura en el Congreso de los Diputados que "tan pronto como tengamos la Declaración de Impacto Ambiental, elaboraremos los proyectos de la línea Sevilla-Huelva para comenzar las obras en esta legislatura". En esos ocho años ha habido acuerdos, desacuerdos, polémica y consignaciones presupuestarias mínimas para un proyecto que, cinco años después de entrar en el Ministerio de Medio Ambiente, sigue en el para desesperación de los agentes sociales de la provincia.

En la actualidad, el proyecto de

### DESACUERDOS POLÍTICOS



#### Dos convenios

Las discrepancias entre los dos principales partidos han sido una constante en el proceso que se ha seguido para dotar de alta velocidad a Huelva. El mejor ejemplo podría ser la firma de dos convenios como dos gotas de agua para la misma función: concertar los compromisos de cada administración en la construcción de la nueva estación. El primero de ellos se firmó en febrero de 2004, siendo ministro de Fomento Álvarez Cascos; el segundo, diecisiete meses después con Magdalena Álvarez. Según el Ministerio, la rúbrica del nuevo convenio era necesaria para introducir mejoras en la integración de la barriada del Matadero y para la construcción de un 30% de VPO en los espacios estatales que quedarían libres al trasladar la estación desde la avenida de Italia a la plaza del Punto.

#### Los terrenos

Otra polémica en torno a la estación ha sido la expropiación de los terrenos, que correspondía ejecutar al Ayuntamiento. El Gobierno y el PSOE han reiterado en numerosas ocasiones que los terrenos no estaban disponibles y el Consistorio aducía que con el acuerdo al que se llegó a finales de 2005 con determinados propietarios podía iniciarse la tramitación y construcción del edificio. El último paso lo daba el Pleno a finales del pasado año al aprobar el expediente de cesión de las 10 hectáreas a Fomento.

#### El presupuesto

Otra de las cuestiones que ha sido objeto de acusaciones entre partidos ha sido la escasa cuantía destinada al AVE en los Presupuestos Generales del Estado: desde 2003, 3,3 millones (más 4 millones de la estación en 2008).

diando la maqueta presentada por el prestigioso arquitecto Santiago Calatrava.

Pocos avances se han producido por tanto en un proyecto que Magdalena Álvarez excluía el pasado jueves del amplio grupo de 30 capitales de provincia que estarán conectadas por alta velocidad para el año 2012. Para esta legislatura, Fomento quiere que el 55% de la población cuente con una conexión directa a la alta velocidad ferroviaria, de forma que ya en 2010 España se convierta en el primer país del mundo por kilómetros de alta velocidad en servicio, 3.000 en total. Ninguno de ellos en Huelva, sobre la que sólo hubo una referencia en cuanto al inicio de las obras en los próximos cuatro años y la mención a la conexión Huelva-Faro como una de las que están planificadas para unir España con el país vecino.

#### CAMBIOS

La tardanza en el desarrollo de la línea de alta velocidad, a la espera de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), se debe según el PSOE a los cambios que ha sido necesario realizar en el proyecto entregado y que han situado la línea de AVE a Huelva, una de las primeras en dar pasos para la DIA (la empresa encargada del estudio informativo entregó la memoria resumen en 2001 para la evaluación de impacto previa) en un puesto mucho más retrasado de lo que le correspondía en el tiempo. Por ejemplo, la línea Madrid-Cuenca, una de las que estará en servicio en el año 2010, inició la tramitación ambiental un año más tarde que la Sevilla-Huelva, mientras que ésta iniciará las obras, si se cumplen los plazos, de aquí a 2012.

Hasta llegar a este punto, el proyecto de alta velocidad ha tenido que pasar por tres le-

gislaturas, dos Gobiernos diferentes y varios planes de infraestructuras. La línea de alta velocidad entre Huelva y Sevilla se retrotrae a la etapa Aznar, cuando fue incluida en el Plan de Infraestructuras con horizonte 2010. Se hizo el estudio informativo y a finales de 2003, se entregaba el estudio cerrado en Medio Ambiente para evaluar su impacto. En 2004, el Ayuntamiento, el Ministerio de Fomento, la Consejería de Obras Públicas y Renfe firmaban un acuerdo para la construcción de la estación que pudiese acoger la llegada del AVE, otra infraestructura eternamente pendiente en la capital que parecía desbloquearse y con la que se prometía la llegada de la alta velocidad a Huelva para el año 2007.

Entonces se planteaba el inicio de las obras de la estación en seis meses. Pero

# 58.000

MILLONES DE PESETAS

Es el primer presupuesto que se dio para la línea de alta velocidad entre Huelva y Sevilla, en el año 2000

la llegada de la alta velocidad a Huelva sigue en trámite de Declaración de Impacto Ambiental desde que el Ministerio de Medio Ambiente (entonces popular) iniciase los trámites a finales de 2003 a Medio Ambiente, que se espera que finalicen en breve. En paralelo, ha habido una segunda parte del proyecto, la referente a la estación, que se está tramitando por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que espera licitar en un corto plazo de tiempo las obras de los andenes, playas de vías y las infraestructuras necesarias para la llegada del tren hasta la estación en la capital. De la estación propiamente dicha, se está estu-



## PLAN INICIAL

El Plan de Infraestructuras de Álvarez Cascos preveía la llegada de la alta velocidad para el año 2007

## PISTA

El Plan de Infraestructuras de la Junta contemplaba la unión de todas las capitales andaluzas por AVE en 2013

en ese interín, se produjo el vuelco de Gobierno, el inicio de la era Zapatero y los nuevos gobernantes iniciaron su etapa al frente del Ministerio de Fomento asegurando que los deberes no estaban hechos y la tramitación administrativa de las obras no era la correcta.

En junio de 2005 la ministra Álvarez anunciaba un cambio en el proyecto, pasando a ser de doble vía y de tráfico de pasajeros y mercancías. El cambio se recogía en la nueva planificación estatal, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), que sustituyó al plan de Álvarez Cascos y en el que la unión entre Huelva y Sevilla pasaba a denominarse línea de altas prestaciones, una nueva categoría en la que se incluyen tres tipos de conexiones ferroviarias: sólo para viajeros (aquellas de más demanda, para las que se prevé el mayor ahorro de tiempo a los destinos servidos); líneas mixtas de pasajeros y mercancías, de tráfico medio; y finales de líneas, en los que se contempla una renovación integral y aumentar la velocidad de circula-

**Magdalena Álvarez**  
Ministra de Fomento

“ Tan pronto como tengamos la DIA, elaboraremos los proyectos de la línea Sevilla-Huelva”

ción. En el caso de Huelva, la línea será mixta, aunque será el Plan Sectorial de Transporte Ferroviario el que determine los detalles de la planificación marco estatal y la fecha objetivo para la nueva conexión. No obstante, ésta se alejará notablemente de las previsiones de la Junta en el Plan Pista (Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía).

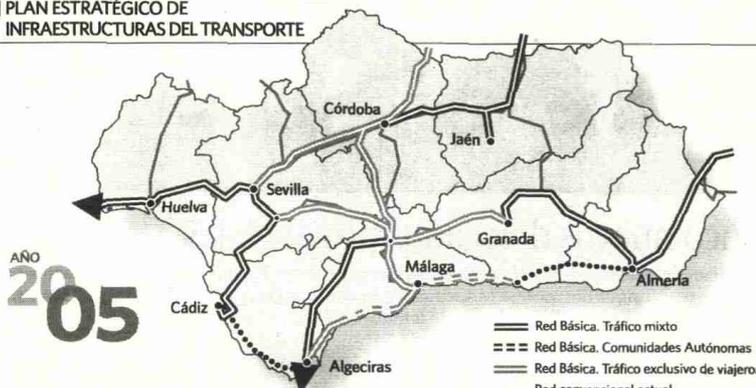
Este Plan, con un marco 2007-2013, contempla la conexión por alta velocidad de todas las capitales andaluzas y daba un plazo menor (2013, fin del Plan) a la conexión de Huelva, que la uniría a Sevilla en 30 minutos. En este caso, de nuevo se refiere a red de altas prestaciones, en lugar de alta velo-

## La evolución del AVE en la planificación

□ PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE FOMENTO



□ PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE



□ PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE



Fuente: Ministerio de Fomento y Consejería de Obras Públicas. Gráficos: Dpto. de Infografía.

ciudad, una denominación que ha levantado las críticas del PP por considerar que condena a Huelva a “un AVE de segunda categoría, con menor velocidad”, ya que, según los populares, la línea en la que se incluye a Huelva tendrá una velocidad de unos 100 kilómetros/hora menos que el AVE de pasajeros.

De primera o de segunda, de las declaraciones de la ministra de Fomento puede inferirse que será difícil que se cumpla la previsión autonómica de que Huelva esté entre las capitales que estén unidas por alta velocidad en 2013, puesto que para esa fecha, y si no se retrasa aún más el proyecto, las obras acabarían de comenzar. Otra cuestión será la conexión de la línea ferroviaria con Faro, un proyecto que también data de la época de Álvarez Cascos y que parte de un compromiso hispano-luso que se renueva en cada cumbre ibérica, aunque en las últimas la conexión por el Algarve haya quedado desplazada al lugar de los proyectos en estudio, dándose prioridad a la unión por Madrid.

## SIN PLAZO

Fomento quiere unir 30 capitales de provincia por alta velocidad para 2012; Huelva queda fuera

Tampoco acaba por ver la luz otro proyecto íntimamente ligado a la conexión por alta velocidad: la nueva estación de la capital. En 2006 se rubricaba un segundo acuerdo para la construcción de la estación y de nuevo se urgía la construcción de la misma. Una comisión redactaba los pliegos de condiciones para los proyectos de las infraestructuras ferroviarias en la capital y la nueva estación. Desde entonces, sólo se ha licitado la redacción del proyecto de las infraestructuras de acompañamiento. Sobre la estación, nada dijo Álvarez en su comparecencia (aunque sí hablo de 50 actuaciones de integración urbana en desarrollo); la última fecha que se dio para la primera piedra fue este año 2008.

**INFRAESTRUCTURAS.** TENDRÁ CINCO KILÓMETROS DE DOBLE VÍA Y RODEARÁ LA ESTACIÓN DE ATOCHA PARA NO HACER ESCALAS

# El enlace que hará directo el AVE de Málaga a Barcelona, en obras

Será un desvío que evitará que los trenes entren en Madrid y dejará el tiempo de viaje en sólo cinco horas entre ambas capitales ■ Comenzará a la altura de Getafe y terminará en Vallecas

La posibilidad de que el AVE Málaga-Barcelona sea directo está cada vez más cerca gracias al desvío que ya ha empezado a ejecutar el Adif. Rodeará Madrid y los trenes no pararán. El viaje durará cinco horas.

II JOAQUÍN MARÍN D. Málaga

► La llegada del AVE a Málaga en diciembre de 2007 fue el comienzo de la implantación de una infraestructura con numerosas posibilidades. Además de la línea a Madrid, se ha puesto en marcha una conexión con Sevilla a través de Córdoba que dura menos de dos horas. En unos cinco años habrá una directa con la capital hispalense que tardará 55 minutos, y también se trabaja ya en otra con Barcelona, que reducirá el viaje desde Málaga a cinco horas.

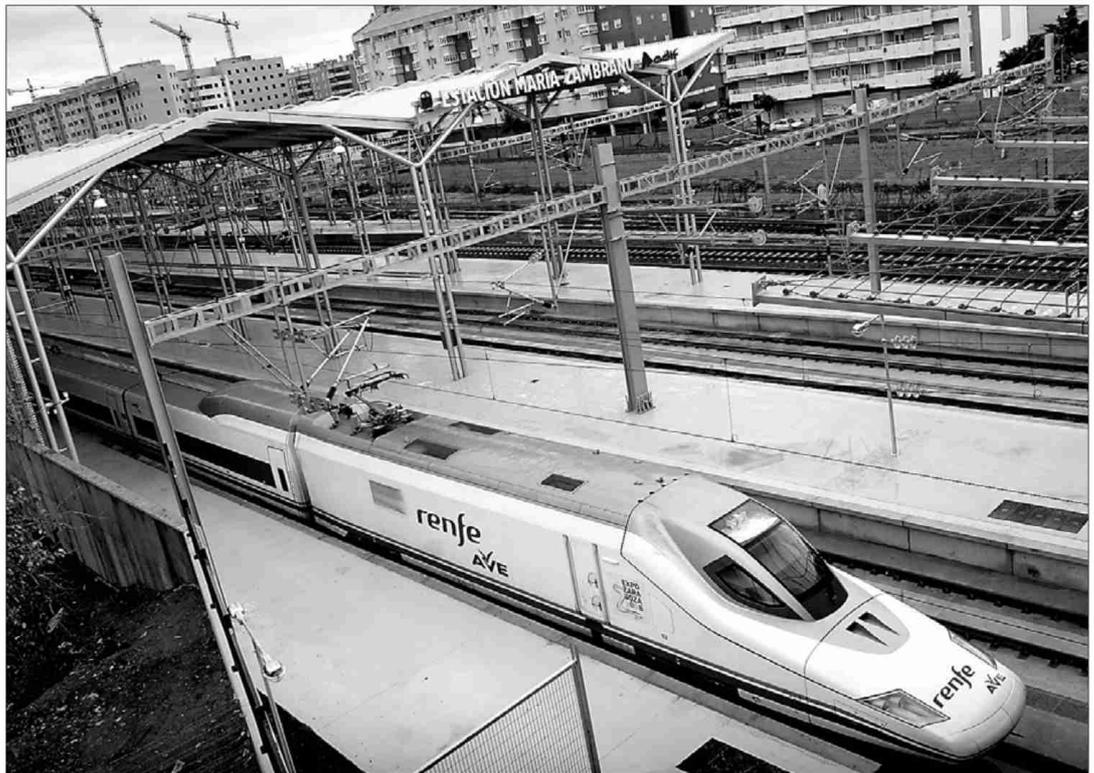
Para ello, según ha podido saber **La Opinión**, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) ha empezado a ejecutar un desvío que permitirá a los trenes con origen en Málaga o Barcelona rodear la estación madrileña de Atocha y no parar hasta llegar a su destino catalán o andaluz.

Este proyecto, llamado 'bypass', lo anunciaron en la última edición de la feria turística Fitur la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y el presidente del Adif, Antonio González Marín. El desvío

**El Adif ya ha adjudicado contratos de obra y señalización del 'bypass' y del primer desvío, el de Getafe**

medirá cinco kilómetros de longitud, tendrá doble vía —por supuesto, con características de Alta Velocidad— y arrancará, desde el sur, a la altura de Getafe, para retomar luego la vía del norte a la altura del barrio madrileño de Vallecas.

Esta infraestructura no sólo mejorará el tiempo de viaje en AVE de Málaga a Barcelona y viceversa, sino que también aliviará el tráfico ferroviario que sufre la estación de Atocha, casi saturada porque es punto de llegada y de paso de innumerables combinaciones ferroviarias de España. De hecho, los usuarios malagueños del tren de Alta Velocidad habrán podido com-



**Alta Velocidad.** Un tren AVE sale de la estación Vialia María Zambrano de Málaga con destino a Madrid. J. ALBIÑANA

probar que, en muchas ocasiones, las máquinas permanecen paradas a la entrada de Atocha mientras aguardan a que las vías queden despejadas. Esta circunstancia contribuye a que el viaje Málaga-Madrid dure dos horas y media, cuando en realidad se llega a las inmediaciones de la estación en dos horas y cuarto.

El proyecto de ejecución del desvío o 'bypass' en Madrid aún no tiene fecha de finalización, pero sí se ha puesto en marcha tal y como anunció la ministra de Fomento hace unos cinco meses. Por aho-

ra, el Adif ha aprobado en su Consejo de Administración la adjudicación del proyecto, obra y mantenimiento de las instalaciones de señalización del 'bypass' por 9,6 millones de euros. La adjudicataria del contrato ha sido la empresa Ansaldo Signal España, S. A. U.

La adjudicación contempla la redacción del proyecto constructivo y el suministro, montaje y ejecución de las obras para dotar al desvío de las instalaciones de señalización y sistemas asociados necesarios para garantizar la seguridad y la explotación comercial de la

infraestructura.

Otra de las adjudicaciones relativas al proyecto que ha realizado el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) es el proyecto y la obra de las instalaciones de señalización y sistemas asociados del inicio del 'bypass' a la altura de Getafe, concretamente en una zona conocida como Los Gavilanes. El importe asciende a 11,3 millones de euros y la empresa que se ha hecho con el contrato, para el que se establece un plazo de ejecución de 18 meses, ha sido Thales Rail Signalling Solutions, S.L.U.

Gracias a esta obra, Málaga quedará conectada de forma directa no sólo con Barcelona, sino también con Zaragoza —a mitad de camino entre la Ciudad Condal y Madrid—, con Lleida y con la frontera francesa, y eso sin escalas en la capital de España. Sobre las frecuencias de paso de los trenes aún no hay ninguna previsión, ya que dependerá de la demanda que genere este servicio. Hay que recordar que ya se puede viajar de Málaga a Barcelona en AVE, pero parando en la capital de España, lo que incrementa el tiempo de viaje. ■

## LAS CLAVES

### 1 Más conexiones desde Málaga

El proyecto de 'bypass' o desvío alrededor de Madrid que ejecuta el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) no hace sino ampliar las opciones del AVE a Málaga. Aparte de estar conectado con Antequera, Córdoba y Madrid de forma directa, también viaja a Sevilla de forma indirecta y a Zaragoza, Lleida y Barcelona con escalas.

### 2 Sistemas ERTMS de comunicación

El 'bypass' o desvío alrededor de la estación de Atocha incluirá un sistema de comunicación ERTMS de nivel 2, es decir, el de última generación para el funcionamiento de la Alta Velocidad. Además, tendrá un sistema de respaldo también ERTMS pero nivel 1 y habrá modificaciones en los equipos de control para mejorar la seguridad de la línea.

### 3 Nuevos puestos de trabajo

Cuando entre en servicio la nueva infraestructura no sólo se verán beneficiados los cientos de miles de pasajeros que usen la línea, sino que también se crearán puestos de trabajo para el correcto funcionamiento del 'bypass'. Este personal podrá ser del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) o de otras empresas, según reza en los contratos.

### 4 Más posibilidades turísticas

Cuando exista una conexión directa Málaga-Barcelona por AVE surgirá una nueva opción para el turismo. En los cinco meses que lleva operativo el tren de Alta Velocidad entre la capital de la Costa del Sol y Madrid, el número de viajeros se ha duplicado en relación al anterior servicio, que se daba con trenes de ancho ibérico y el viaje duraba cuatro horas.

# Las ingenierías, en proceso de adecuación al mapa europeo

El vicerrector del Campus Bahía de Algeciras dice que la UCA deberá definir muy bien la metodología de las propuestas de titulaciones de grado para su verificación

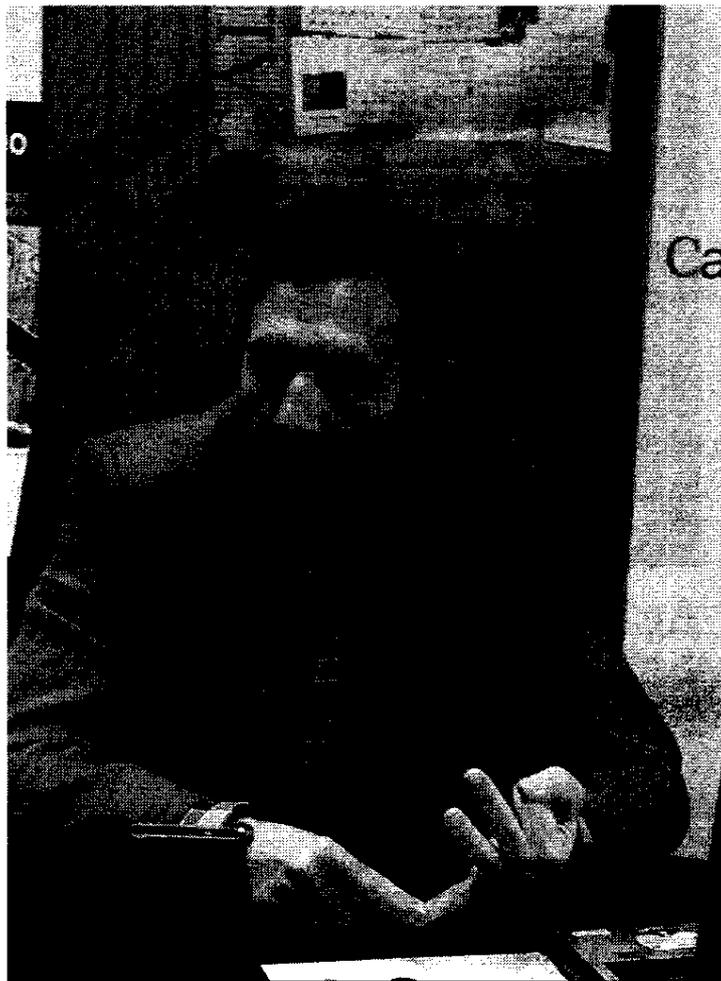
Carmen González / ALGECIRAS

El vicerrector del Campus Universitario Bahía de Algeciras, Francisco Trujillo, manifestó ayer que la Universidad de Cádiz (UCA) debe hacer muy bien los deberes de cara a presentar un informe minucioso y que cumpla claramente la metodología exigida en el proceso de verificación de las nuevas titulaciones de grado para su adecuación a las enseñanzas universitarias europeas.

Trujillo, que apuntó que se está a la espera de que se publique una Orden Ministerial que defina las pautas, explicó que el Consejo Andaluz de Universidades, reunido la pasada semana, trabajó en el listado de titulaciones relacionadas con la Ingeniería Industrial y la Arquitectura. El vicerrector mencionó al Campus Bahía de Algeciras y explicó que aquí los objetivos van dirigidos a la Ingeniería Industrial y Obras Públicas, en cuanto al ámbito de la Logística y el Transporte.

Trujillo indicó que este Campus puede perfectamente acoger las nuevas titulaciones de grado (de cuatro años) de ingeniería Técnica Industrial con sus diferentes especialidades, así como en segundo ciclo la Ingeniería Industrial que se reconvertiría en un máster. Junto a esto, mencionó la ingeniería Técnica de Obras Públicas (grado de cuatro años) y el máster de Caminos. Los máster contarían con 60 ó 120 créditos en función de la titulación.

En cualquier caso, Trujillo incidió en que hay que "definir muy



Francisco Trujillo, vicerrector del Campus Bahía de Algeciras.

ISA MORENO

bien" la metodología y los planes de estudios que se incorporarán a un informe, que será objeto de análisis por parte de la Agencia Nacional de Evaluación y Acreditación, datos muy concretos sobre el proyecto y el compromiso de la Universidad a una serie de requisitos en cuanto a infraes-

tructuras, recursos humanos, número de alumnos, garantía de que la titulación que se quiere impartir tiene una fácil inserción laboral etc. "Hay que trabajar mucho para evitar que se rechace, aunque luego hay un proceso de alegaciones", dijo el vicerrector.

En opinión de Francisco Truji-

## DATOS

### Máster oficial

La Junta ha concedido la calificación y el reconocimiento oficial al Máster en Gestión y Administración Portuaria. Francisco Trujillo destacó el paso importante dado que permitirá rebajar considerablemente el precio de la matrícula que se adecuará a cualquier titulación de la UCA. El objetivo es lanzar el próximo curso este máster en el que colaboran los puertos de Algeciras y Cádiz.

### Avanzadilla

Francisco Trujillo destacó el trabajo de vanguardia y de avanzadilla que ha venido haciendo la Escuela de Enfermería de cara a su adecuación a los títulos de grado. Recordó que esta titulación será pionera pues se pondrá en marcha en el curso 2009-10

llo, en la comarca tenemos un margen de maniobra respecto a estas titulaciones de acorde al potencial y necesidades del territorio. Confío en que antes del verano se puedan presentar las peticiones pues el curso 2010-12, plazo límite para las nuevas titulaciones, está cada vez más cerca.