TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Resumen de prensa

Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
				16/06/2008	
1.	ABC COMUNIDAD VALENCIANA	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El Gobierno atrasa infraestructuras que frenan el desarrollo de la Comunidad	3
2.	ATLANTICO DIARIO	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El 50% de la adjudicacion de obra pública en Galicia va a A Coruña	4
3.	DIARIO DE CADIZ	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La Junta invierte 3,3 millones de euros en la adecuación de la travesía	6
4.	DIARIO DE CADIZ	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Un gran estanque será el corazón de la nueva sede del Consorcio Metas	7
5.	EL CORREO GALLEGO	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Amplían a tres carriles el último tramo de la autopista de Ourense	8
6.	EL MUNDO CASTELLON AL DIA	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El Consell prioriza los dos viales al aeropuerto pero no acabara este año 26 carreteras presupuestadas	9
7.	EL PAIS CATALUÑA	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	"Las obras en marcha suman 10.000 millones"	10
8.	EXPANSION CATALUNYA	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El Govem convocará cuatro concursos para fmanciar 3.000 millones de la Línea 9	11
9.	EXPANSION PAIS VASCO	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	ETS saca a concurso obras en un tramo de ¿ El Topo' por 61,8 millones	12
10.	LA PROVINCIA DIARIO DE LAS PALMAS	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Comienzan las obras del dique sumergido en el viejo muelle de Las Palmas	13
11.	LA RAZON CATALUÑA	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	"Liquidación por obras. 50%"	15
12.	METRO DIRECTO VALENCIA	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Acabar el cauce costará 3 millones	16
13.	ODIEL INFORMACION	16/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La licitación de obra pública suma 175.7 millones	17
				15/06/2008	
14.	ATLANTICO DIARIO	15/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS; OBRAS PUBLICAS	La adjudicación pública creció sólo un 11,9% en Pontevedra en 2007 y un 100% en A Coruña	18
15.	EL PUNT BARCELONA	15/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La línia 9 s'insinua	19
16.	LA REGION	15/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Ourense recibe sólo el 2,9% de la obra pública licitada en Galicia en el primer cuatrimestre	21
				14/06/2008	
17.	CANARIAS 7	14/06/2008	OBRAS PUBLICAS	ARRECIFE PREVÉ 35 MILLONES PARA ADECENTAR LOS BARRIOS	22
18.	EL MUNDO CASTELLON AL DIA	14/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El alcalde mantendrá el ritmo de la obra pública en Onda ante la crisis	23
19.	LA GACETA REGIONAL DE SALAMANCA	14/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Las obras de la travesía se iniciarán en agosto y se prolongarán durante un año	24
20.	LA REGION	14/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La Xunta rehabilitará espacios públicos en 61 municipios con un coste de 20,5 millones	25
21.	ODIEL INFORMACION	14/06/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	La plataforma a favor del oleoducto asegura que el proyecto es viable	26
				12/06/2008	
22.	EL MUNDO DIARIO DE SORIA	12/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La obra oficial licitada creee un 83% y alcanza los 86 millones de euros	27
				09/06/2008	
23.	EL DIA DE CORDOBA	09/06/2008	OBRAS PUBLICAS	El estudio de la conexión ferroviaria a Almorchón estará listo en 15 meses	28

O.J.D.: 11948
E.G.M.: 29000

ABC
Comunidad Valenciana

Fecha: 16/06/2008
Sección: AL DIA
Páginas: 5

El Gobierno atrasa infraestructuras que frenan el desarrollo de la Comunidad

Carreteras y Alta Velocidad se llevan la palma en los aplazamientos reiterados

R. CARRIÓN/M. CONEJOS

VALENCIA. El Consell vigila de manera muy cercana los movimientos de Fomento sobre la ejecución de diversas obras de gran importancia para la Comunidad que están registrando retrasos considerables respecto a su proyecto inicial.

Esa demora genera problemáticas de difícil solución para el territorio autonómico y perjudica el desarrollo del mismo, ya que el tráfico de mercancías y la eficacia del tejido productivo se ven mermados en su competitividad por la insuficiencia en la capacidad de algunas infraestructuras.

Un ejemplo de esta situación lo encontramos en la A-7 en el tramo l'Alcudia-Xàtiva donde se está a la espera de ejecutar un tercer carril. Se adjudicó el 30 de mayo de 2006 y debería haber estado acabada en la misma fecha de 2007.

Este tramo soporta una intensidad diaria de 60.000 vehículos y el retraso de las obras (que reducen a un carril la vía) causa colas kilométricas que cuestan 20 euros/hora en usuario profesional y 12 euros/hora en usuario particular.

La Generalitat denuncia esta situación, ya que en obras similares afrontadas por la Administración autonómica se programan los trabajos para mantener la capacidad de la vía como ha sucedido en la Avenida de Denia-Acceso Norte a Alicante y el tercer carril de la Autovía de Llíria CV-35.

La Universidad Politécnica de Valencia ha realizado un estudio para cuantificar los costes sociales que la demora en la terminación de las obras de carreteras puede suponer a los usuarios, utilizando como caso de estudio las obras de la Conexión de la Ronda Norte de Valencia con la autovía V-21.

Los resultados son contundentes. Los costes sociales (retrasos de los vehículos profesionales y aumento de consumo de combustible) asciende a unos 50 millones de euros, a lo que hay que sumar el coste del retraso en la finalización de las obras que se sitúa en 25,3 y 37,1 millones de euros.

Por lo que hace referencia a una de las principales obras contempladas en el Protocolo de Carreteras firmado con el Ministerio como es la segunda circunvalación de Valencia (567 millones de euros de presupuesto), nada se sabe del compromiso de Zapatero de la campaña electoral de 2004 de priorizar esta actuación. Actualmente no hay ni diseño del trazado.

Esta vía es vital para absorber el tráfico de largo recorrido y, de este modo, descongestionar las vías del área metropolitana de Valencia, donde converge con desplazamientos de corta distancia.

Este protocolo también incluye actuaciones en la N-340 respecto a la ejecución de las variantes de Castellón y Benicasim-Oropesa y la variante de Peñíscola-Benicarló-Vinaroz (ambas en sección de autovía), pero que el Ministerio ha decidido ejecutar con una única calzada de doble sentido.

En 2006 deberían haberse licitado las obras de la variante Benicasim-Oropesa, cuya inversión asciende a 98,6 millones de euros, pero todavía no ha salido a licitación. La variante de Peñíscola-Benicarló-Vinaroz, dos años después de lo previsto, ha sido adjudicada pero aún no ha empezado la ejecución de las obras.

Este incumplimiento demora el traspaso de la CV-10 (que la Generalitat finalizará este mismo año) a Fomento y la titularidad de la N-340 a la Generalitat donde el Consell planea eliminar travesías de esta nacional por núcleos urbanos.

En cuanto a la Alta Velocidad, un ejemplo claro de los retrasos se centra en la indefinición del Gobierno respecto a la llegada del AVE a Alicante que ha provocado que sobre el proyecto de Estación Central aún no se conozcan los plazos para su ejecución que supondría el soterramiento de las vías.

Esto condiciona el desarrollo de la red de TRAM que se prolongaría hacia el aeropuerto de El Altet y de la estación que conformará un gran intercambiador multimodal junto con la futura estación del AVE.

Los PGE no engañan

La consignación de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) revelan los retrasos en algunas obras capitales para la Comunidad. Así, la conexión de la Ronda Norte con las A-7 y la E-6 que estaba prevista para 2007, ahora ya se retrasa a este año. La circunvalación exterior de la A-7 que debería estar hecha este año se retrasa a 2009. Mientras, se demora de 2008 a 2011 un tramo de la ampliación al tercer carril del «by-pass» de Valencia. Los PGE no tratan bien a la Comunidad.

El desarrollo del TRAM de Alicante está a expensas de la entrada del AVE a la ciudad que aún no tiene plazos

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 4509
E.G.M.: No hay datos

Atlántico DIARIO

Fecha: 16/06/2008
Sección: PORTADA
Páginas: 1,43

El 50% de la adjudicación de obra pública en Galicia va a A Coruña

• El balance acumulado desde 2004 señala que la provincia coruñesa se lleva casi la mitad de la obra y la de Pontevedra el 25%

• Habitualmente es el Estado el primer inversor del norte pero el año pasado fue la Xunta la que cogió el testigo

• La provincia de Pontevedra, pulmón industrial y exportador, se llevó en 2007 el 28% de las adjudicaciones públicas

página 43

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 4509
E.G.M.: No hay datos

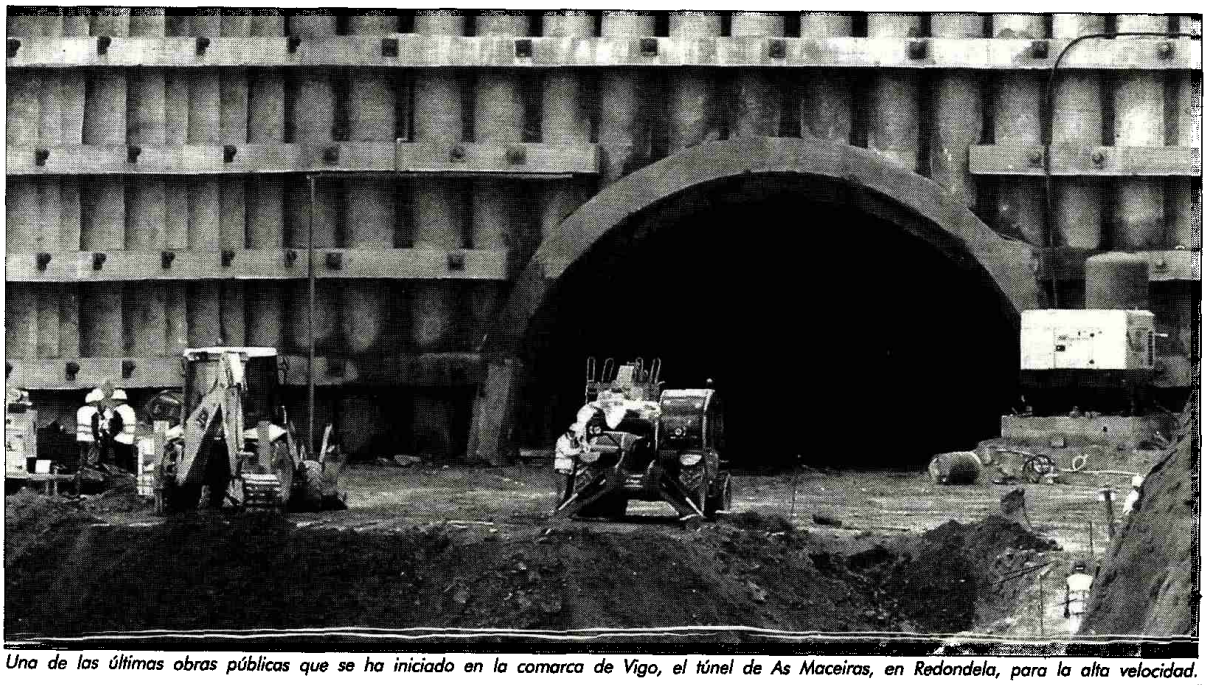
Atlántico DIARIO

Fecha: 16/06/2008
Sección: PORTADA
Páginas: 1,43

La mitad de la obra pública gallega se va a Coruña y el 25% a Pontevedra desde 2004

■ *Las adjudicaciones en la comunidad crecieron con fuerza pese a la crisis, un 36% hasta superar 2.000 millones en 2007*

La balanza de la adjudicación de obra pública en Galicia está inclinada claramente hacia el norte a juzgar por los datos del último informe de la Federación Gallega de la Construcción de 2004 a 2007. En los últimos cuatro años, a la provincia de A Coruña se han ido casi la mitad de las adjudicaciones realizadas por las distintas administraciones en la comunidad, mientras que a Pontevedra, pulmón industrial gallego, el 25%. El año pasado la obra pública creció con fuerza pese a la crisis, y se adjudicó un 36% más en Galicia hasta superar los 2.000 millones de euros, un récord que iguala al del año 2004 en pleno ciclo alcista del sector.



Una de las últimas obras públicas que se ha iniciado en la comarca de Vigo, el túnel de As Maceiras, en Redondela, para la alta velocidad.

vigo
A.FUENTES

El 43% de la obra pública adjudicada el año pasado en Galicia fue a parar a A Coruña mientras que Pontevedra se quedó con el 28%, según los datos del último informe de la Federación Gallega de la Construcción. Pero no es una novedad este desequilibrio entre las dos principales provincias de la comunidad y sobre todo teniendo en cuenta que la del sur acoge a la primera ciudad de Galicia, pulmón industrial y exportador. En los últimos cuatro años se han adjudicado en Galicia obras públicas por importe de 7.265 millones de euros de los que el 44% se han quedado en A Coruña y el 25% en Pontevedra.

El desequilibrio norte-sur se repite año a año desde el 50% para A Coruña en 2004 y el 17% para Pontevedra. En ese año fue el Estado el que adjudicó la mayor partida para el norte con 685 millones de euros de los 1.300 que destinó a Galicia. En 2005 el Gobierno central adjudicó en la comunidad obras por 650 millones de los que 300 fueron para la provincia del norte y en 2006 818 millones, con 236 para ese territorio; mientras que en 2007 fueron 300 de 900.

El Estado es habitualmente el primer inversor por provincias, pero el año pasado en la de A Coruña, la Xunta tomó ventaja y se colocó a la cabeza.

La provincia de A Coruña se adjudicó en 2007 el grueso de la obra pública con 911 millones, que supone un 100% más que el ejercicio anterior, frente a los 602 millones de la de Pontevedra, que es sólo un 11,9% más. La inversión de la Xunta es la primera en la provincia del norte, mientras que el Estado es el principal inversor de la del sur.

Creciendo en plena crisis

Al margen del desequilibrio norte-sur, lo cierto es que la adjudicación de obra pública en la comunidad gallega el año pasado fue la más alta de los últimos cuatro años a pesar de la crisis del sector, con 2.093 millones de euros, un 36% más, e incluso supera el récord que se había marcado en el año 2004, cuando se adjudicaron 2.065 millones. El Gobierno central de Rodríguez Zapatero es el principal adjudicatario de obras con un total de 936 millones de un euros, un 14% más. Pero es la Xunta de Galicia la que más crece, con un sorprendente incremento del 98% con respecto al año anterior, hasta alcanzar los 797 millones de euros. Los ayuntamientos son el tercer gran inversor de obra pública, con 170 millones el año pasado, lo que supone un descenso del 36%.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 24799
E.G.M.: 176000

DIARIO DE CADIZ

Fecha: 16/06/2008
Sección: PROVINCIA
Páginas: 27

ALCALÁ

La Junta invierte 3,3 millones de euros en la adecuación de la travesía

La Consejería de Obras Públicas ha recibido 22 ofertas para realizar las obras

A.J.C. / ALCALÁ

La Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía ha recibido un total de 22 ofertas de empresas interesadas en las obras de adecuación de la travesía urbana de las carreteras A-2304 y A-2236 a su paso por Alcalá de los Gazules. Las obras se han licitado con un presupuesto de 3,36 millones de euros y un plazo de ejecución de 15 meses. Estas obras forman parte del Plan Más Cerca y se encuentra cofinanciada con fondos FEDER de la Unión Europea.

El proyecto contempla la adecuación en travesía de las carreteras A-2304 (Ubrique-Alcalá de los Gazules) y A-2236 dotándolas de un marcado carácter urbano. Para ello se redistribuirá el espacio ocupado por la actual plataforma para conseguir una calzada de 7 metros, aceras de 2 metros y aparcamientos en las zonas de mayor amplitud. Este proyecto de actuación se divide en tres tramos, todos ellos con origen en la glorieta proyectada en la intersección de las carreteras A-2304 y A-2236 (denominada calle Pico del Campo). El primer tramo parte desde la glorieta hasta el cruce con la carretera de acceso al camping. En esta misma zona se ha previsto una actuación de mejora con la remodelación de la escalera de acceso a la travesía, la reconstrucción del muro y la adecuación y revegetación de los taludes.

Imagen de la travesía de Alcalá tomada ayer.

El segundo tramo parte de la glorieta hasta la actual gasolinera, con una longitud de 920 metros. En este tramo está prevista la demolición del muro situado entre los puntos kiométricos 0,18 al 0,33 que impide la visión de la zona baja de Alcalá y su sustitución por otro de menor altura. El tercero de los tramos parte de la glorieta y finaliza en la entrada de la feria. El final del mismo coincide con el carril bici en la A-2236 en el tramo La Palmosa- Alcalá. El acondicionamiento contempla una iluminación homogénea a toda la travesía mediante la instalación de báculos.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 24799
E.G.M.: 176000

DIARIO DE CADIZ

Fecha: 16/06/2008
Sección: PROVINCIA
Páginas: 20

Un gran estanque será el corazón de la nueva sede del Consorcio Aletas

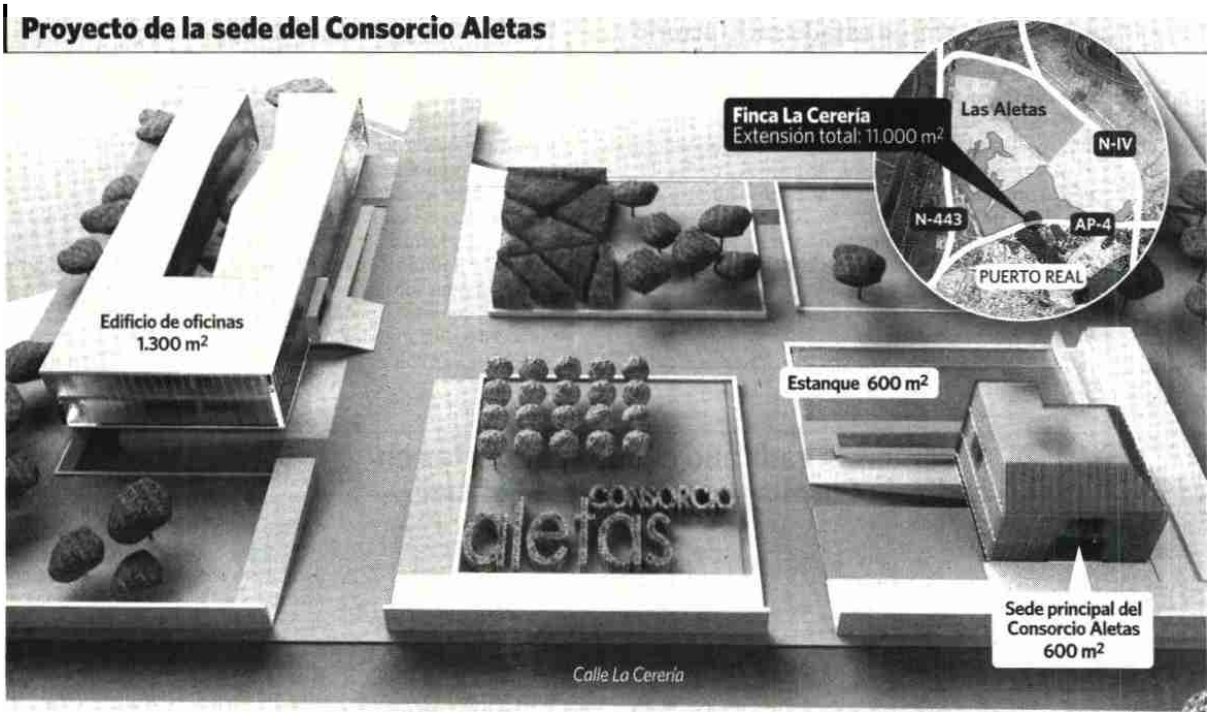
El proyecto es obra del arquitecto sevillano Antonio Tejedor y contempla también la reforma de la casa de la finca La Cerería y la construcción de otro edificio de oficinas para las empresas que se instalen

Beatriz Revilla / CÁDIZ

Las Aletas era agua. Marismas del Guadalete que el Gobierno franquista desecó en los años 50 para realojar a los agricultores propietarios del suelo de la futura Base Naval de Rota. Los terrenos fueron ocupados y aunque se quisieron transformar en un arrozal, la iniciativa no fraguó y el vínculo con el líquido elemento se fue evaporando.

Hasta ahora. El Consorcio Aletas quiere recuperar desde el principio esta tradición acuícola con los primeros cimientos que se pondrán en el nuevo parque empresarial y logístico. Serán los de la sede institucional, que se instalará en La Cerería, una bella finca situada en un altozano de este terreno perteneciente al término de Puerto Real. El Consorcio ha seleccionado la propuesta de ordenación realizada por el arquitecto sevillano Antonio Tejedor, que tiene como eje central un gran estanque de 600 metros cuadrados. Contará con plantaciones acuáticas típicas de la zona, como carrizos, pero lo más singular

Proyecto de la sede del Consorcio Aletas



Fuente: Estudio de Antonio Tejedo Cabrera. Gráficos: J.A. - Dpto. de Infografía

CARACTERÍSTICAS

La laguna ocupará 600 metros cuadrados y tendrá un singular sistema de autodepuración

es que será "ecológico", ya que dispondrá de un sistema de autodepuración que evitará usar productos químicos en su mantenimiento.

Este factor ha sido clave para su selección porque, según rezaban las bases del concurso, el diseño debía conciliar los dos principales valores del proyecto: actividad tecnológica y respeto al medio ambiente. "Modernidad y tradición", según lo entiende Tejedor, que ha bautizado su creación como "los jardines de Las Aletas" con el propósito de evocar "la arquitectura tradicional andaluza y su jardinería, y el progreso y la cohesión social que representan Las Aletas". Un "reto interesante y novedoso", pero también complejo, según reconoció el autor, porque el agua del estanque se tomará de la propia finca y será necesario realizar estudios geológicos e hídricos del terreno para testar su calidad y el comportamiento de las plantas.

Además del estanque central, el plan de ordenación diseñado por Tejedor contempla la rehabilitación del edificio ya existente, de más de 500 metros cuadrados, que se adaptará para albergar las dependencias del Consorcio, y la construcción de un segundo inmueble, con el doble de superficie pero menor altura, que acogerá, entre otros usos, las oficinas de las empresas que se instalen en el parque. En suma, menos de 2.000 m² de edificabilidad en una superficie total de 11.000, lo que también concuerda con el criterio de baja densidad constructiva que inspirará la urbanización de este nuevo espacio productivo de la Bahía.

También habrá aparcamientos, aulas, almacenes y cafetería. En conjunto, "un programa no muy amplio que permitirá empezar pronto los trabajos", según detalló el arquitecto sevillano, que prevé finalizar en tres meses la redacción del proyecto básico y de ejecución para iniciar las obras, de unos ocho meses, antes de fin de año.

La construcción de esta sede institucional es el primer proyecto adjudicado por el Consorcio Aletas, cuyo nuevo consejo de administración -reconfigurado tras las elecciones-, deberá resolver en las próximas semanas la concesión de la redacción del plan de urbanización del parque.

La finca La Cerería se transformará en la sede institucional del Consorcio.

Los propietarios exigen la reversión de sus parcelas

El desarrollo del parque empresarial sigue su curso pese a que aún no está resuelto el contencioso administrativo abierto con los propietarios del suelo a raíz de que el TSJA anulará la delimitación del terreno realizada por la Junta de Andalucía, el que fue el primer paso para impulsar Las Aletas y que sirvió de base para llevar a cabo las expropiaciones. En total, 120 hectáreas que el tribunal obliga a restituir a sus propietarios anteriores por considerar que fueron enajenadas "sin fundamentación suficiente". La Junta está pendiente del recurso de casación elevado al Supremo, pero éste podría demorarse meses. Y los propietarios han comenzado a exigir la reversión de sus parcelas y lamentan que tres meses después, Obras Públicas no haya abierto aún una negociación para llegar a un posible acuerdo económico. Incluso, el propietario de La Cerería ha impugnado ante la Administración el concurso de la sede.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: No hay datos
E.G.M.: 83000

El Correo Gallego

Fecha: 16/06/2008
Sección: SANTIAGO
Páginas: 14

Amplían a tres carriles el último tramo de la autopista de Ourense

YA EN OCTUBRE ▸ La obra, recién adjudicada, se ejecutará en poco más de tres meses ▸ Va a absorber la entrada en Compostela del tráfico procedente de la variante de Cacheiras ▸ La reforma de la AP-9 y la autovía alternativa a la nacional 550 completan una ambiciosa apuesta

REDACCIÓN • SANTIAGO

La Sociedade Pública de Investimentos acaba de adjudicar, por casi 2,8 millones de euros, la ampliación del último tramo de la autopista de Ourense, en el acceso a Compostela. Serán los dos últimos kilómetros los que pasen a tener tres carriles por cada sentido, lo que permitirá llevar a cabo la conexión con la variante de Cacheiras y absorber un flujo de tráfico que se estima muy elevado. El contrato, adjudicado a la empresa Explotaciones Gallegas, establece que la obra estará completada en un plazo de tres meses y una semana.

La Consellería de Política Territorial destaca que la reforma de esta infraestructura supone un incremento considerable de la capacidad del acceso a Santiago tanto para los tráficos procedentes de Ourense como para los que generará la nueva autovía de A Ramallosa. Esta última conexión, casi terminada, será una autovía de 6,1 kilómetros, con 71 millones de euros de presupuesto, que discurrirá por los términos municipales de Santiago y Teo, con enlaces en Cacheiras, A Ramallosa, Os Tilos y la nacional 525. Tres viaductos, dos falsos túneles, seis pasos superiores y tres pasos inferiores completan una actuación que permitirá descongestionar la saturada carretera AC-841, la carretera de A Estrada.

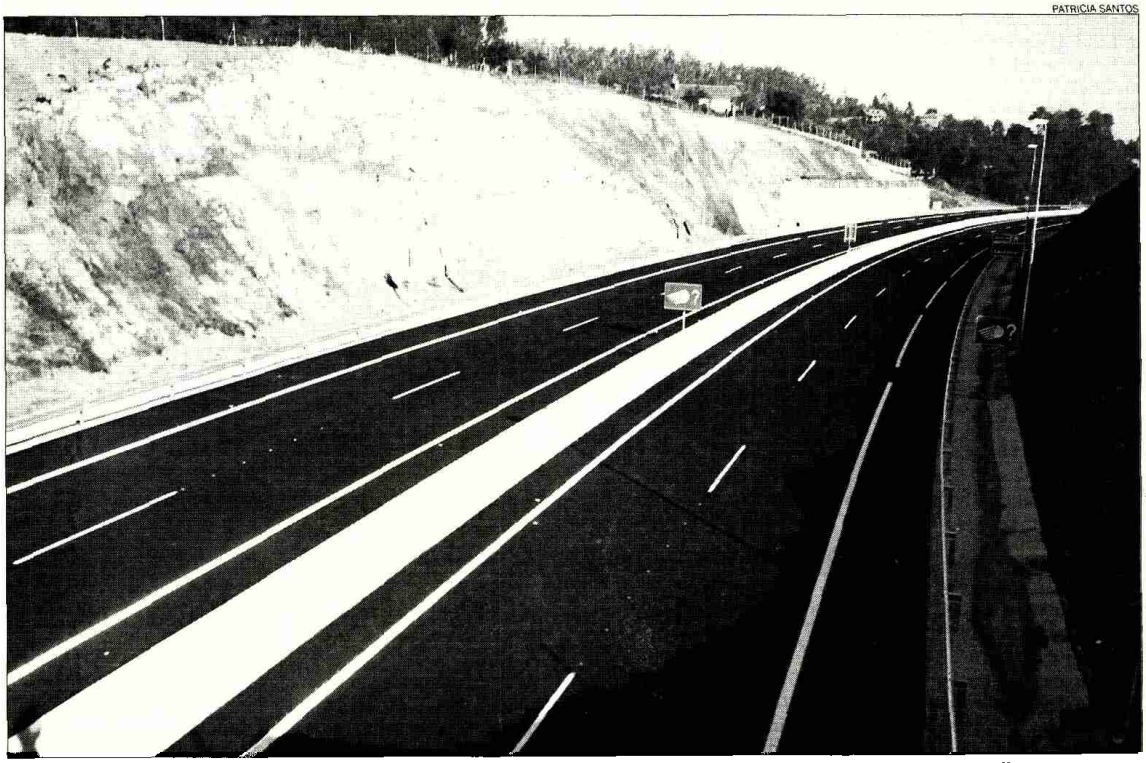
Además de estas dos actuaciones, encaminadas a mejorar de forma importante el acceso a la capital gallega desde la carretera de A Estrada, el Ministerio de Fomento tiene en marcha otros dos ambiciosos proyectos de infraestructuras para Compostela. El primero, la ampliación de la AP-9, que pasará a cuatro carriles en el tramo entre San Lázaro y Castiñeiriño, y a tres en el de Castiñeiriño a A Rocha, es una obra compleja pero que estará terminada, según los cálculos que maneja el alcalde compostelano, en el año 2010. El proyecto ya está redactado, y Fomento ha puesto en marcha ya las negociaciones con la empresa concesionaria de la autopista para abordar su ejecución.

En 2010 también deberían iniciarse las obras del otro gran proyecto de infraestructuras: la variante de la Nacional 550 entre Padrón y Sigüeiro, una vía de alta capacidad –autovía libre de peaje– que permitirá eliminar el tráfico pesado de los cascos urbanos de Padrón, Milladoiro y Sigüeiro.

Esta conexión, que será el primer paso de una alternativa a la AP-9 completa y libre de peaje, permitirá reducir la densidad de tráfico de la N-550, por la que según las últimas estadísticas circulan a diario veintisiete mil vehículos. Un once por cien de ellos son, además, transportes pesados, que generan serias dificultades de tráfico en los cascos urbanos que atraviesa la carretera nacional. Para Compostela supondrá eliminar todo el tráfico entre A Coruña y Vigo que no absorbe la autopista y que actualmente circula por el también saturado periférico. En la práctica permitirá convertir la circunvalación de Compostela en una vía urbana, creando una nueva vía de alta capacidad externa para desviar el tráfico.

Para la nueva vía de alta capacidad de Sigüeiro a Padrón hay tres alternativas posibles, entre las que, según explicaba recientemente el alcalde de Santiago, Xosé Sánchez Bugallo, se elegirá una y será la que se saque a concurso.

PATRICIA SANTOS



La Autovía AG-59, entre Santiago y Cacheiras, en una imagen tomada desde la aldea de A Torre, a la altura de A Ramallosa

! LAS CLAVES

Los dos kilómetros serán libres de peaje

▸ Las negociaciones de la Consellería de Política Territorial con el Ministerio de Fomento que llevaron al acuerdo de ampliación de los dos últimos kilómetros de la AP-53 –la autopista de Ourense– también permitirán que, aquellos vehículos que procedan de la variante de Cacheiras, no se vean obligados a abonar peaje tras circular por este último tramo.

Reurbanización en paralelo en la AC-841

▸ La construcción de la variante de Cacheiras contempla además actuaciones sobre la carretera a la que servirá de aliviadero, la AC-841 de Santiago a A Estrada. Rectificación de curvas, urbanización de falsos túneles y habilitación de zonas verdes, espacios libres y áreas de juegos o deportivas son las actuaciones complementarias previstas en el proyecto.

De circunvalación a vial urbano

▸ Con la construcción de la alternativa a la N-550 entre Padrón y Sigüeiro, el tráfico que circula entre A Coruña y Vigo por carretera se desviará del periférico. El resultado será que este vial pasará de ser una circunvalación a convertirse en un vial urbano, descongestionado de tráfico e integrado en la ciudad.

El año del Xacobeo será el decisivo

▸ El año 2010, coincidiendo con el Xacobeo, será el decisivo para los proyectos de mejoras en las infraestructuras viales de la capital gallega. Será previsiblemente en ese momento cuando concluya la ampliación de la AP-9, mientras que, en la alternativa a la N-550, deberían estarse iniciando las obras en ese momento ■

EN FASE DE ESTUDIO

Abordan ya una extensión a A Estrada

La Xunta está estudiando ya la futura ampliación de la conexión Santiago-A Ramallosa, que llegará a A Estrada. A finales de abril el Diario Oficial de Galicia recogía el anuncio de la licitación del estudio informativo y de impacto ambiental, unos trabajos que cuentan con un presupuesto superior a los 350.000 euros, y que deberán determinar el trazado del segundo tramod e la autovía. La elaboración de estos estudios previos tiene un plazo de ejecución de catorce meses.

Junto con el primer tramo, que desembocará en la autopista de Ourense, dará solución a una de las carreteras que cuenta en la actualidad con mayor volumen de tráfico diario ■

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 4061
E.G.M.: 24000

EL MUNDO
CASTELLON AL DIA

Fecha: 16/06/2008
Sección: AL DIA
Páginas: 2

INFRAESTRUCTURAS / La Conselleria prevé concluir 10 de las 36 actuaciones incluidas en las cuentas autonómicas de 2008 / La duplicación Burriana-Almassora y Peñíscola-Benicarló seguirán en obras al finalizar este ejercicio

El Consell prioriza los dos viales al aeropuerto pero no acabará este año 26 carreteras presupuestadas

JANDRO ROURES

CASTELLÓN.— La provincia de Castellón dispondrá de una decena de nuevos viales al finalizar el presente año si la Conselleria de Infraestructuras cumple sus previsiones de terminar diez de las 36 carreteras previstas dentro de los presupuestos 2008. De esta manera, el grado de cumplimiento de las carreteras presupuestadas podría cifrarse en un 27,7% teniendo en cuenta que otras 26 actuaciones seguirán pendientes de finalización al acabar el presente ejercicio.

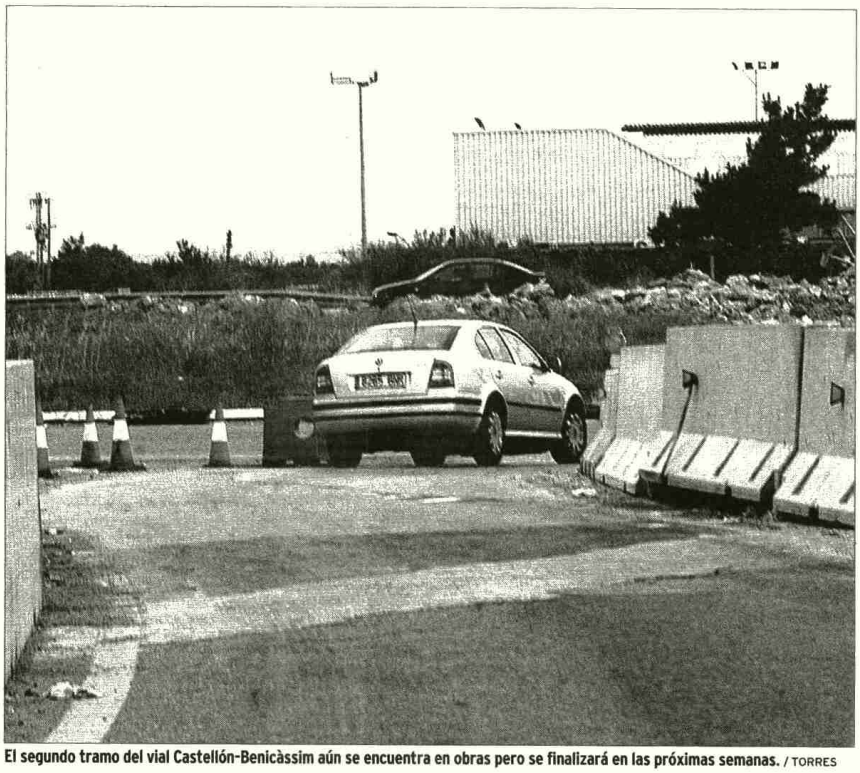
La nota positiva es que la Generalitat sí tiene previsto concluir dentro de este paquete de carreteras las dos autovías de acceso al aeropuerto Costa Azahar. De esta manera, el departamento que dirige Mario Flores proyecta culminar antes de que termine el año el tramo de autovía entre La Pobla y Vilanova, así como la nueva carretera de cuatro carriles que unirá Torreblanca y la base aérea castellonense, cuya finalización se prevé para principios del próximo año. Por contra, la Generalitat no terminará un total de 26 actuaciones contempladas en los presupuestos. De ellas, una veintena ni siquiera están todavía licitadas.

La finalización de las dos carreteras que darán acceso al aeropuerto de Castellón pasa por ser el gran logro del departamento de Mario Flores. Ambos viales, tanto el de La Pobla-Vilanova como el de Torreblanca-aeropuerto cuentan con una cuantía conjunta de unos 84 millones de euros. En el caso de la carretera de Torreblanca, el Consell pretende abreviar al máximo los plazos de la obra. La previsión inicial eran 20 meses y la primera piedra se puso en marzo de 2007. Aún así, la previsión de la Conselleria de Infraestructuras es que esté concluido el vial a finales del presente año.

Otras carreteras que estarán finalizadas serán la travesía de Sant Mateu; la mejora de la seguridad vial en la travesía de Els Ibarsos; la mejora de la seguridad vial entre Les Coves y Albocàsser (ya inaugurada el pasado 6 de febrero); el acondicionamiento de la CV-148 en Cabanes; la rotonda de acceso a la zona industrial de Vilafamés, en la CV-160; la rotonda de la CV-223 en Artana; el paso superior del nuevo vial Castellón-Benicàssim (inaugurado hace un año); y el tramo de esta carretera entre la rotonda de la Ratlla y el bulevar de Benicàssim.

Entre las actuaciones que quedarán pendientes estarán el puente sobre el río Bergantes en Sorita; la duplicación de la carretera Peñíscola-Vila-real; la ronda Suroeste de Vila-real; la carretera Peñíscola-Benicarló; así como la ampliación del paso inferior de la CV-2160 en Segorbe y el acondicionamiento del vial de acceso al núcleo urbano segorbino. Estas actuaciones se encuentran adjudicadas o licitadas pero no están acabadas dentro del presente año porque los plazos de ejecución no lo contemplan o porque las obras ni siquiera han comenzado.

Otra veintena de actuaciones contempladas en los presupuestos de 2008 ni siquiera están licitadas. Es el caso de la variante de San Rafael del Río o el alumbrado de los enlaces norte y sur de Borriol, ambas actuaciones en la CV-10; la mejora de la seguridad vial Ares-Morella (CV-12); mejora de la CV-14 entre Sorita y el límite provincial; mejora seguridad entre Càlig y Benicarló; el acondicionamiento de la CV-146 entre Oropesa y Cabanes (p.k. 6,5 a 10); el vial La Pobla-Pelejaneta; la V-15 entre la Pelejaneta y la CV-165; el tramo de la CV-15 entre Ares-Vilafranca; la rectificación de las curvas entre Vall d'Alba y Les Useres; la mejora de la CV-170 en Vistabella; la duplicación de la CV-185 entre Burriana y Vila-real; el puente sobre el río Mijares en Ribesalbes; el acondicionamiento de la CV-20 en Puebla de Arenoso; la N-232 entre Morella-Vinaròs; la ronda Oeste de Castellón y el acceso Norte al puerto de Castellón.



El segundo tramo del vial Castellón-Benicàssim aún se encuentra en obras pero se finalizará en las próximas semanas. / TORRES

Una veintena de proyectos ni siquiera están licitados al llegar al ecuador del presente año

La CV-10 logra la declaración ambiental para su conexión norte con la base área

La Conselleria de Infraestructuras ha anunciado esta semana que ya tiene lista la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del tramo de la autovía de La Plana (CV-10) que unirá las localidades de Vilanova d'Alcolea y La Jana. Éste es el penúltimo trámite que urgía el Ministerio de Fomento para comenzar a redactar el proyecto. El último documento restante es el visto bueno de la Dirección General de Patrimonio. No obstante, según la Administración autonómica, el Consell no esperará a contar con este último expediente y enviará ya la declaración ambiental al Ministerio de Fomento para agilizar al máximo los trabajos.

Desde la Administración que preside Francisco Camps se recalca que no es necesaria la declaración ambiental para la redacción del proyecto como está ocurriendo con este vial. En este sentido, la Conselleria acusa al Ministerio de «lentitud» en el trámite de esta carretera y advierte que «ahora ya no hay impedimento para resolver el proyecto constructivo».

A estas alturas, y teniendo en cuenta el interés de la Generalitat de dotar de comunicaciones al aeropuerto de Castellón, urge el desarrollo de esta autovía que permitirá dotar a la base aérea con un acceso desde el interior de la provincia y desde Cataluña. En cambio sí que dispondrá de la autovía desde el sur dado que la Conselleria de Infraestructuras ya ha iniciado las obras y espera concluir antes de final de año la conexión con el aeropuerto desde La Pobla.

A la espera de que Patrimonio dé el informe pertinente, desde la Administración autonómica se confía en que éste no impide que se remita la declaración ambiental al Ministerio de Fomento porque sería una vez redactado el proyecto cuando se podrían acometer las pertinentes «modificaciones puntuales» que aconsejara Patrimonio, según fuentes de la Administración autonómica.

Sanchordi (PSPV) denuncia «mala planificación»

CASTELLÓN.— El PSPV, a través de su diputada Mercedes Sanchordi, ha denunciado que «la programación de las actuaciones de la Generalitat Valenciana en materia de carreteras es todo un ejemplo de incumplimientos y de falta de planificación y de priorización». La socialista considera que 2008 será «prácticamente un año en blanco para la mejora real de las comunicaciones en la provincia».

Sanchordi es menos optimista que la Conselleria de Infraestructuras y rebaja a sólo cinco viales los cumplimientos dentro del presente año. Es decir, el grado de cumplimiento de la Administración autonómica en materia viaria rondaría el 13,8%. «Entendemos que el PP valenciano en lugar de gastar esfuerzo y propaganda en hacer oposición al gobierno del Estado, debería como fin y obligación, avanzar y cumplir sus propias obligaciones y competencias, algo que, a la vista de datos y cifras, no está haciendo», explica la socialista.

Por este motivo, Sanchordi insta a la Generalitat a que «ejerza sus competencias y haga sus deberes porque con su actitud está frenando la mejora de las comunicaciones de la provincia y, por tanto, el desarrollo social y económico de Castellón».

Tres proyectos siguen 'perdidos' en el tiempo

CASTELLÓN.– Tres proyectos para la provincia están olvidados en algún cajón de la Conselleria de Infraestructuras. Se trata de la Ronda Sudoeste de Vila-real, la duplicación de la carretera Vila-real-Burriana y la duplicación del vial Betxí-Les Alqueries, que ha desaparecido de las cuentas autonómicas.

En el caso de la Ronda Sudoeste de Vila-real, proyectada en 2003 en los presupuestos, aún está sin licitar y pendiente de un PAI local. Mientras, la duplicación del vial Vila-real-Burriana aparece en las cuentas desde 2002 y la redacción del proyecto se aprobó en febrero de 2003. Aún no se ha licitado.

Por último, llama la atención la desaparición de los presupuestos de la duplicación del vial Betxí-Les Alqueries, obra contemplada en 2005 y que ya no aparece en las cuentas de la Generalitat.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 52376
E.G.M.: 259000

EL PAÍS CATALUÑA

Fecha: 16/06/2008
Sección: BARCELONA
Páginas: 3

XAVIER CASAS Presidente de GISA

"Las obras en marcha suman 10.000 millones"

FRANCESC ARROYO
Barcelona

Xavier Casas (Olot, 1956) preside la principal empresa pública inversora en Cataluña: GISA (Gestión de Infraestructuras SA). Antes fue primer teniente de alcalde en Barcelona con Joan Clos.

Pregunta. ¿Qué es GISA?

Respuesta. Una empresa que gestiona las inversiones en grandes obras y edificios. Depende de Política Territorial y trabaja también para el propio departamento en carreteras, transporte ferroviario, incluida la línea 9. Es una empresa mercantil, pública al cien por cien que ejecuta entre el 65% y el 70% de las inversiones de la Generalitat.

P. ¿De qué cifras habla?

R. En estos momentos la licitación media anual está por encima de los 2.000 millones de euros: 1.200 aproximadamente en obra civil y 800 o un poco más en edificación. La cartera de obra viva, las obras en marcha, suma 10.000 millones y más o menos el 45% ya está certificada.

P. *Certificados* es la obra acabada y en proceso de pago.

R. Es la parte de la obra acabada y en proceso de pago o pagada. Esos 10.000 millones de obra viva corresponden a unas 850 obras.

P. Hace una semana los constructores señalaban un descenso en la licitación.

R. La licitación, hay que verla anualmente. La previsión para 2008 es superar la licitación del año pasado. Por encima de los 2.100 millones. Lo que pasa es que en mayo de 2007 se produjo la licitación del eje transversal, 800 millones de golpe, y este año no, pero si se mira todo el año, o en junio, cuando hayamos puesto en marcha la licitación del eje Diagonal, las cifras serán más altas este año.

P. Desde el Ayuntamiento usted reclamaba obras, ahora las hace. ¿Cómo se ven las cosas desde las dos trincheras?

R. Bueno, yo cuando era teniente de alcalde había hecho unas cuantas obras públicas.

R. Propias, ahora las hace para otros.

R. Bueno, lo primero es que no habría que hablar de trincheras. Ahora la Generalitat ha asumido responsabilidades de las que pedíamos. Obras significativas: el sistema de movilidad pública en la línea 3, línea 5, línea 2, línea 9, línea 1. Unas son nuevas y las otras, ampliaciones. También, son importantes las prolongaciones en Sabadell y Terrassa. Y, sobre todo, las adaptaciones a personas con movilidad reducida de las estaciones.

P. Tendrían que haber estado todas adaptadas en 2006.

R. Se empezó en 2003. Si se hubiera empezado en 2000, en estos momentos ya habríamos acabado. Son obras muy difíciles. A veces que un ascensor llegue a los andenes de una estación construida hace 30, 40, 50 o 70 años es casi un milagro.

P. GISA empezó como un sistema de endeudamiento. ¿Cómo están ahora sus finanzas?

R. Hay un endeudamiento histórico vinculado a la deuda de la Generalitat. Nada más.

P. No habrá deuda, pero sí aplazamientos de pago: peaje a la sombra, sistema alemán. ¿De los 10.000 millones en obras, cuántos corresponden a pagos aplazados?

R. No lo podría decir exactamente... sí: un tercio, incluyendo peaje a la sombra, derechos de superficie, concesiones.

P. El peaje a la sombra se usa básicamente para carreteras. La izquierda pensaba que había que invertir más en el tren.

R. Es que es así. De esos 10.000 millones, el 25% son carreteras; otro tanto, edificación, y un 50% largo es para el sistema ferroviario entendido en este conjunto: metro y Ferrocarrils de la Generalitat o la línea 9 del metro.

Xavier Casas. / JOAN SÀNCHEZ

"Los túneles urbanos se hacen ahora con riesgo inapreciable"

P. Una de las características de las obras públicas es que casi todas llevan retraso.

R. Algunas. En la línea 9 es cierto que hay retraso. Tendría que haber funcionado en parte en 2007, pero se adjudicó a la vez el proyecto y la obra, y el proyecto no existía.

P. La adjudicación se hace en 2003 y en 2008 y aún hay tramos no definidos.

R. Hay un trocito del tramo central que se está redefiniendo y está en exposición pública. Estamos hablando de unos 3 0 4 kilómetros sobre un total de 50. Sí, es verdad, al cabo de siete u ocho años aún queda esta parte, pero es una parte muy concreta que se ha retrasado por la necesidad de más concreción en los estudios previos, geológicos especialmente, para ver cómo podíamos conseguir mayor garantía de seguridad.

P. *¿Síndrome del Carmel?*

R. Sí. Los túneles urbanos se hacen ahora en lo que se llama "riesgo inapreciable". Quiere decir que los movimientos que se puedan producir en torno a la obra no pueden superar los milímetros. Son inapreciables: no son detectables ni visibles.

P. La línea 9 es la más retrasada, pero las obras en Cataluña parecen todas heridas de retraso.

R. Estamos abriendo carreteras en las que no ha habido retrasos: Reus-Alcover, Vidreres-Platja d'Aro.

P. Pero las grandes obras se dilatan mucho. La N-II, el aeropuerto.

R. A veces se mezclan las ganas de que una obra se acabe. En las obras de edificación se necesitan unos calendarios muy cerrados de entregas de edificios como son las escuelas, pero hay un alto rigor en el cumplimiento de los calendarios de entrega en escuelas.

P. Y aún hay barracones.

R. ¿Podemos construir todas las escuelas de golpe o las tenemos que ir construyendo poco a poco? En estos momentos, GISA tiene 200 escuelas en construcción. El martes, el Gobierno de la Generalitat aprobó otras 40 más que licitaremos antes del verano. Lo que pasa es que podrían faltar hasta 800 aún. Eso son dos o tres años de obras.

P. ¿Pesan la inflación y la crisis en la construcción?

R. Sí, de formas diversas. Hay inflación en los costes. Cualquier obra que dure tiene más de un año de duración exige previsión de revisión de precios.

P. ¿Y la crisis del sector?

R. En otro sentido. Nosotros hacemos proyectos y obras. A éstos se presentan más ingenierías y arquitecturas. Y en la licitación de obras hay más oferta.

P. ¿Repercute a la baja?

R. Podría repercutir. Pero debo decir que en tiempo sin crisis también había bajas altísimas.

P. ¿Temerarias?

R. No. Eso pasa si las adjudicaciones se hacen a una baja muy alta. Valoramos las ofertas teniendo en cuenta en un 50% la oferta técnica y en un 50% la económica. Es la suma de ambas la que acaba dando el ganador.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 9861
E.G.M.: 33000

Expansión
CATALUÑA

Fecha: 16/06/2008
Sección: CATALUNYA
Páginas: 3

LA GENERALITAT PREVÉ CERRAR LA FINANCIACIÓN DE LA LÍNEA DURANTE ESTE AÑO

El Govern convocará cuatro concursos para financiar 3.000 millones de la Línea 9

Ifercat acudirá al capital privado para financiar la mayor línea de Metro de Europa. Los adjudicatarios se encargarán de la gestión y explotación de las 52 estaciones del trazado durante treinta años.

IGNASI PUJOL. Barcelona

Tras un largo período para estudiar "fórmulas imaginativas" de financiación –en palabras del conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal–, el Govern ha empezado a desvelar cómo obtendrá los 3.000 millones de euros que le faltan para construir la Línea 9 del Metro de Barcelona, el trazado suburbano más largo de Europa.

La presidenta de Ifercat –empresa pública propietaria de la línea–, Pilar de Torres, explicó el pasado miércoles, en una jornada sobre infraestructuras organizada por EXPANSIÓN Conferencias, que el Govern licitará la explotación y el mantenimiento de las 52 estaciones de la L9 a través de cuatro concursos.

Con ello, el Ejecutivo catalán obtendrá los recursos necesarios para culminar la obra, cuyo presupuesto se ha disparado desde los 2.250 millones de euros del primer proyecto de CiU a los 6.500 millones que se barajan actualmente.

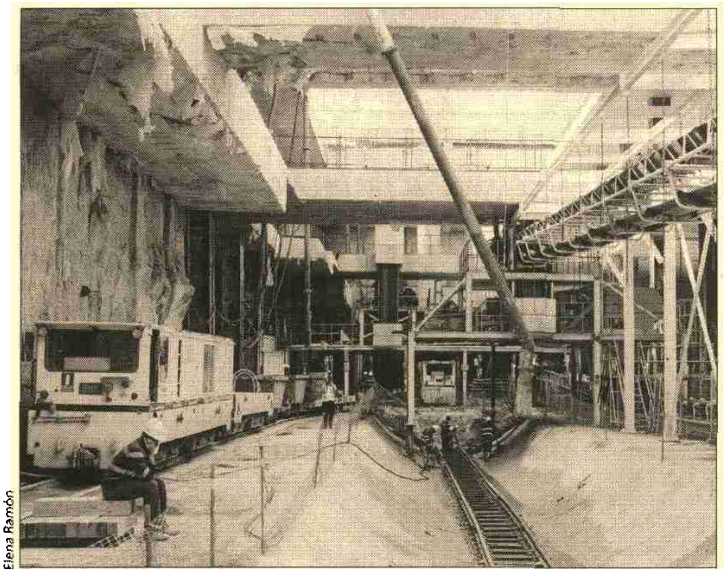
Ejemplo de Madrid

La conselleria dirigida por Joaquim Nadal lleva tiempo buscando la fórmula para incorporar el capital privado al proyecto, tal como adelantó EXPANSIÓN el 21 de junio de 2007.

En este proceso, el Govern se ha inspirado en el ejemplo de la Comunidad de Madrid, que en 2006 sacó a concurso la construcción y explotación de líneas de tranvía y la ampliación de la Línea 8 del Metro hasta el Aeropuerto de Barajas.

La novedad del caso de Catalunya es que la explotación del servicio ferroviario irá a cargo del operador público Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).

Los adjudicatarios de la L9 gestionarán las estaciones –excepto la zona de control y los tramos de túnel– y recibirán un canon de la Generalitat. El importe de esta transferencia irá en función de la disponibilidad de la infraestructura y no de la demanda, como ocurre, por ejemplo, en las autovías con *peaje en la sombra*.



Elena Ramón

El trazado de la futura L9 parte del norte de Barcelona y enlaza Badalona y Santa Coloma con el Aeropuerto del Prat y la ZAL.

La Generalitat reconoce que "no es el mejor momento para hacer una operación como esta"

La L9 cruzará la capital catalana de norte a sur, enlazando Badalona y Santa Coloma de Gramenet con el Aeropuerto del Prat y la Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Tendrá una longitud de 48,2 kilómetros y espera registrar un tráfico de 130 millones de usuarios al año.

Situación financiera

De Torres reconoció que "no es el mejor momento para hacer una operación como ésta, ya que la situación financiera es difícil". Ifercat está trabajando junto a la Conselleria d'*Economia* para establecer en los pliegos de condiciones de los concursos una tasa interna de retorno (TIR) atractiva.

El presidente de la concesionaria Cedinsa, Pedro Maqueda, mostró –en el mismo foro– su interés por el proyecto, aunque no escondió la expectación del sector ante la falta de liquidez bancaria.

Treinta años

Las concesiones se prolongarán durante treinta años. Pilar de Torres comentó que el Govern debe cerrar la operación de financiación de la infraestructura durante el ejercicio en curso, tal como está previsto en los presupuestos de la Generalitat.

El primer tramo estará *listo* en 2009, pero el recorrido central no estará operativo hasta 2014

El Govern ha decidido que la L9 debe "mantener el estándar de Barcelona como ciudad de diseño", dijo De Torres. Por esa razón, encargará el diseño de las estaciones a diferentes arquitectos.

En estos momentos hay cuatro tuneladoras trabajando en la L9 y una quinta máquina se incorporará a los trabajos a finales de año.

El tramo norte de la Línea 9 del Metro entrará en funcionamiento durante el segundo semestre de 2009, pero el tramo central –entre Sagrera y Zona Universitaria– no estará plenamente operativo hasta el segundo semestre de 2014.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 2648
E.G.M.: 10000

Expansión
DEL PAIS VASCO

Fecha: 16/06/2008
Sección: PAIS VASCO
Páginas: 1

LOIOLA - HERRERA

ETS saca a concurso obras en un tramo de 'El Topo' por 61,8 millones

EXPANSIÓN. Bilbao

Euskal Trenbide Sarea (ETS), compañía pública vasca gestora de infraestructuras ferroviarias, ha sacado a concurso la construcción de obra civil del tramo Loiola-Herrera de la línea de *El Topo* que enlaza los municipios de Lasarte y Hendaia. Los trabajos salen a concurso con un presupuesto máximo de 61,89 millones de euros y el plazo de ejecución es de 46 meses. La fecha límite para la presentación de ofertas concluye el 19 de junio.

El proyecto contempla el desdoblamiento del tramo Loiola-Herrera mediante un nuevo trazado que deriva el tráfico de mercancías a través del túnel existente. También incluye la remodelación de la estación de Herrera y la construcción de una nueva en Intxaurrondo.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 27813
E.G.M.: 185000

LA PROVINCIA
Diario Las Palmas

Fecha: 16/06/2008
Sección: PORTADA
Páginas: 1,2

Comienzan las obras del dique sumergido en el viejo muelle de Las Palmas

■ El nuevo rompeolas será visible sobre el agua con la bajamar y facilitará el atraque de los barcos

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ya ha iniciado las obras del dique semisumergido que irá junto al viejo muelle de Las Palmas. Durante los trabajos, que ya se desarrollan en la bahía, está previsto el hundimiento de 5.000 bloques de 30 toneladas de peso cada uno. El nuevo rompeolas, cofinanciado por la Unión Europea, será visible sobre el agua durante la bajamar y ayudará a facilitar el atraque a los grandes barcos que operan habitualmente en el puerto de La Luz y de Las Palmas. **Página 2**

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 27813
E.G.M.: 185000

LA PROVINCIA
Diario Las Palmas

Fecha: 16/06/2008
Sección: PORTADA
Páginas: 1,2

INFRAESTRUCTURAS | OBRA INÉDITA EN LA BAHÍA DE LA CAPITAL GRANCANARIA

El Puerto hundirá 5.000 bloques de 30 toneladas para su dique semisumergido

■ El nuevo rompeolas, que será visible sobre el agua con la bajamar, facilitará el atraque de los barcos

■ La obra cuesta 13 millones de los que la mitad los asume la UE y estará terminada a finales de año

Elisa Ardoy
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

El recorte del dique Reina Sofía hace cuatro años ha complicado desde entonces las operaciones dentro del Puerto de Las Palmas en días de fuerte oleaje, principalmente en el muelle León y Castillo. Para aminorar este oleaje se realizaron diferentes estudios que recomendaron finalmente la realización de un dique de 350 metros de longitud paralelo al Reina Sofía, a la altura del parque San Telmo.

La obra, que ya ha comenzado, tiene que estar acabada antes de que finalice este año, ya que cuenta con fondos europeos que vencen en 2008. El presupuesto del dique es de más de 13 millones de euros, que estarán financiados a partes iguales entre la Unión Europea y la Autoridad Portuaria.

El nuevo rompeolas es semisumergido, es decir, será visible sobre el mar con la bajamar y casi invisible con pleamar, como ocurre con la Barra de Las Canteras. El dique estará ubicado norte-sur, servirá de obstáculo al oleaje y lo desviará hacia el sur, logrando que el muelle León y Castillo sea operativo al cien por cien todo el año, ya que actualmente no se puede los días de marejada. Gracias a esta obra, el Puerto de Las Palmas logrará un beneficio económico porque podrá acoger a más buques que disfrutarán de una mejor maniobra. "Actualmente se opera de manera incómoda y con peligro para la carga cuando el oleaje que viene de fuera es importante", explica Salvador Capella, jefe del Área de Proyectos del Puerto de Las Palmas.

ESCOLLERA. Estos días una grúa montada en una embarcación, y visible desde la avenida Marítima, coloca los más de 5.000 bloques de hormigón del futuro dique y posteriormente se comenzará a levantar la escollera. "Se trata de una obra muy sencilla en el sentido de que los bloques están todos realizados y lo que hay que hacer es sumergirlos día tras día", apunta Capella.

Capella aclara que el Puerto está condicionado por el oleaje. "Ahora mismo estábamos por debajo de la operatividad permitida", asegura; "a veces no se puede operar en el Puerto y el barco tiene que esperar, con el coste que ello conlleva".

El proyecto ha tenido varios cambios provocados por el hallazgo de los restos de un naufragio, que datan del siglo XVI, y por la adecuación del dique con la actividad de la vela latina. De 700 metros se pasó a 400 y por último a los 350 metros del proyecto final. Según los técnicos, de esta manera se afecta lo menos posible a la vela latina y al pecio, y se consigue que el oleaje no interrumpa las operaciones dentro del Puerto. Al encontrar los restos del naufragio durante la prospección arqueológica, se decidió, además de reducir la longitud, alejar más el dique de la avenida marítima. "Molesta lo menos posible a la vela latina y salva perfectamente el pecio que se encontró", afirma Capella.

PECIO
• El Puerto preservará los restos de una nave hundida

EJECUCIÓN
• Una grúa en una pontona ya trabaja en una bahía

Una vez que el Cabildo de Gran Canaria comprobó que la construcción no afectaría al pecio, dio el visto bueno y comenzó la obra. Para no contaminar los restos, la parte más cercana al naufragio se hará con bloques y toda la longitud restante será escollera en el fondo.

Una grúa sobre una pontona procede a sumergir uno de los bloques de 30 toneladas frente a la Avenida Marítima a la altura de San Telmo. | QUESADA

El nuevo dique estará ubicado a sólo 120 metros de la costa. | QUESADA

El proyecto

Longitud. El dique medirá 350 metros de largo y estará hecho a base de cubos de hormigón de 30 toneladas cada uno. El rompeolas se ubicará frente a la Avenida Marítima y a 120 metros de ésta.

Altura. Debido a la especial orografía del fondo de la bahía capitalina, la longitud del dique desde el lecho marino hasta la superficie oscilará entre los 5 y los 12 metros.

Bloques. Los primeros 100 metros del dique se harán con los citados bloques depositados directamente sobre el lecho marino. Para e resto habrá que crear una base de escollera con piedras de entre 100 y 500 kilos y sobre ella irán los bloques.

Presupuesto. Sólo en fabricar y hundir los 5.000 bloques se emplearán 11,8 de los 13 millones de euros presupuestados para el total de la obra. Otro millón se irá en la base de escollera.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 141691
E.G.M.: 23000

LA RAZÓN
CATALUÑA

Fecha: 16/06/2008
Sección: CATALUÑA
Páginas: 38

«Liquidación por obras. 50%»

El pasillo de transbordo entre la L3 y la L5 en la estación de Diagonal permanecerá cerrado durante un año con motivo de la construcción del nuevo intercambiador

La construcción del nuevo intercambiador de Diagonal obliga a los usuarios a cambiar de línea por la calle.

David J. Fernández

BARCELONA- Un año de transbordo por la calle. Con motivo de las obras que se están realizando en la concurrida estación de Diagonal, el pasillo que comunica la L3 y la L5 estará cerrado durante un año. En su lugar, la Generalitat ha diseñado un curioso recorrido que transcurre por las calles Roselló, Córcega, Paseo de Gràcia y Rambla de Catalunya.

Son las nueve de la mañana y una multitud de personas cumple religiosamente con su habitual rutina para llegar al trabajo. Viajan en la línea verde del metro y bajan en Diagonal para coger la azul. Pocos reparan en los carteles que advierten del desvío «provisional» por la construcción del nuevo intercambiador; la mayoría se dispone a repetir su recorrido habitual cuando, para su sorpresa, un informador les comunica que el pasillo permanecerá cerrado y que en su lugar deben seguir las flechas amarillas del suelo. Pues nada, todos a seguir el camino amarillo cual Dorothy buscando al Mago de Oz.

El camino de flechas amarillas

En la calle, en paseo de Gracia, otro enjambre de personas aparece a la vuelta de la esquina siguiendo el camino contrario. Este segundo, en cambio, tiene algo de cultural, pues bordea el Palau Robert y los jardines adyacentes. También de ocio, puesto que transcurre entre las terrazas de la parte peatonal de la calle Córcega. Posteriormente, las flechas amarillas conducen entre las obras de la Rambla Catalunya con marquesinas que distraen al personal con recreaciones de cómo será el intercambiador algún día. Y, finalmente, la boca de entrada a la L-5. En total, 5 minutos y 16 segundos de transbordo.

Miquel González / Shooting

En la imagen, el itinerario que guía a los usuarios del Metro

Sorprende ver cómo algunos comercios se toman con humor las obras. «Liquidación por obras en la calle, 50%», puede leerse en la entrada de Vendôme, una tienda de objetos para el hogar de diseño.

Su propietaria, Rafi Rodero, se muestra visiblemente contrariada por las obras: «Llevamos un año y medio así. Nos dijeron que en diciembre estarían acabadas y ahora dicen que aún falta un año», comenta. «Llegamos a estar tres meses con la acera cerrada y lógicamente sin vender nada», añade. ¿Alguna compensación? «Nos dijeron que nos descontarían no sé qué papeleo de no sé qué impuesto, es decir, nada de nada –explica– y tengo 16 personas trabajando. Si sigue así, tendré que cerrar».

La Generalitat ha diseñado un recorrido por la calle señalizado con flechas amarillas

El coste de la remodelación del vestíbulo asciende a 46 millones de euros

Pues aún falta un año. Un año en el que se ampliarán vestíbulos y pasillos, y se instalarán siete ascensores para personas discapacitadas, cuatro escaleras mecánicas y seis tramos de cintas transportadoras por el módico precio de 46 millones de euros.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 44531
E.G.M.: 107000

metro directo
VALENCIA hoy

Fecha: 16/06/2008
Sección: AL DIA
Páginas: 2

Acabar el cauce costará 3 millones

JARDÍN. El Ayuntamiento de Valencia ha aprobado el proyecto de urbanización del sector 14 del Jardín del Turia, entre el parque Gulliver y el Azud de Oro, con un plazo de ejecución de trece meses y una inversión de 3.347.350 euros dividida en dos fases. Esta actuación pretende garantizar el encauzamiento de las aguas superficiales, y se completará con la instalación de un colector principal de drenaje de aguas pluviales y con el ajardinamiento de nuevos espacios. Los existentes serán trasplantados. **METRO**

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 3999
E.G.M.: No hay datos

Odiel INFORMACIÓN

Fecha: 16/06/2008
Sección: HUELVA
Páginas: 12

PRIMER CUATRIMESTRE

La licitación de obra pública suma 175.7 millones

HUELVA ▪ **La licitación de obra** pública alcanzo en el primer cuatrimestre de 2008 en Huelva y su provincia un montante de 175.7 millones de euros según los datos aportados por la patronal de grandes constructoras, Seopan.

Las obras licitadas por parte de las distintas Administraciones Públicas durante el primer cuatrimestre en Andalucía sumaron un importe de 3.312,8 millones de euros, un 42% más del volumen registrado en el primer cuatrimestre de 2007, cuando la licitación alcanzó los 2.332,8 millones, según los datos de Seopan. El último informe de Seopan, detalla que la comunidad acaparó en el primer cuatrimestre un 18,4% de los proyectos licitados en el conjunto nacional, cifrados en 17.941,7 millones de euros. Andalucía se situó como la primera comunidad autónoma por volumen de licitación.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 4138
E.G.M.: No hay datos

Atlántico DIARIO

Fecha: 15/06/2008
Sección: EKONOMIA
Páginas: 29

La adjudicación pública creció sólo un 11,9% en Pontevedra en 2007 y un 100% en A Coruña

■ *El Estado es el primer inversor para pontevedreses y la Xunta para coruñeses y ambas provincias acaparan el 75% de Galicia*

La provincia de A Coruña se llevó en 2007 el grueso de la adjudicación de obra pública en Galicia con 911 millones, que supone un 100% más que el ejercicio anterior, frente a los 602 millones de la de Pontevedra, que es sólo un 11,9% más. Así se desprende de los datos de la Federación Gallega de la Construcción, donde se aprecia que la inversión de la Xunta es la primera en la provincia del norte con 422 millones y un 311% más, mientras el Estado es el principal inversor de la del sur, con 337 millones y un 21% más. Ambas provincias acaparan el 75% de la inversión pública en Galicia en 2007.

vigo
A.FUENTES

Las obras del tren de alta velocidad en el Eje Atlántico tienen mucho que ver con las fuertes adjudicaciones de obra pública que el año pasado se llevó la provincia de A Coruña, donde la inversión del Estado, de 311 millones, crece un 31%. Sin embargo es la Xunta su principal inversor, con 422 millones, un 311% más, del total de 911 que se fueron para esa provincia el año pasado. En total los fondos públicos para esa provincia el año pasado crecen un 100%. Los ayuntamientos adjudicaron 94 millones, un 11% más; las universidades, 65, un 500% más; y la Diputación 17,6, un 9,5% menos, según la Federación Gallega de la Construcción.

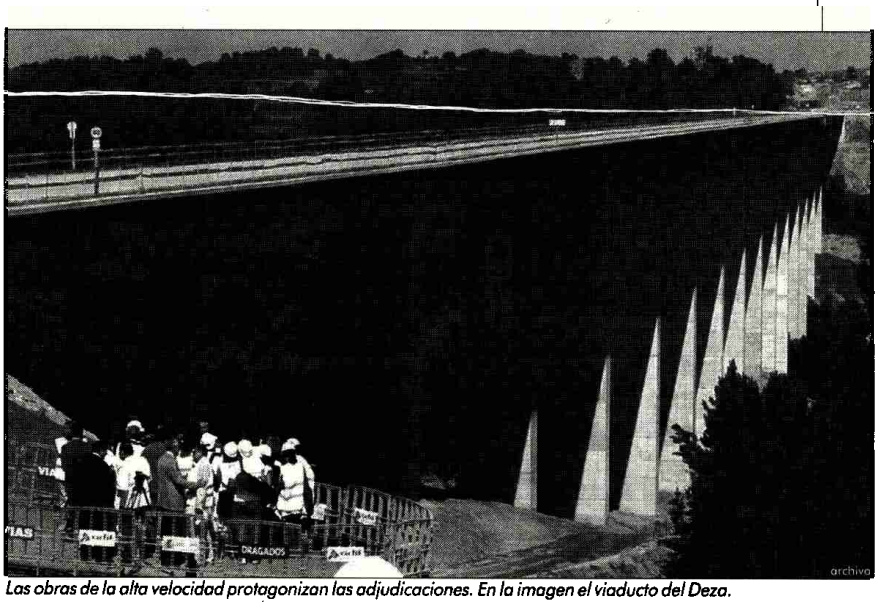
No fue tan afortunada el año pasado la provincia de Pontevedra, que a pesar de ser el pulmón industrial de Galicia, tal y como lo recuerdan en numerosas ocasiones los miembros del Gobierno gallego, la adjudicación para inversiones de obra pública apenas superó en un 11,9% la del año anterior, hasta alcanzar los 602 millones de euros.

El Estado es el principal inversor en esta provincia del sur, con 337 millones de euros y un 21% más, mientras que le sigue la Xunta con 157 millones y un 13,5% más, exiguo al lado de las cifras coruñesas.

Los ayuntamientos son los siguientes inversores en la provincia pontevedresa, con 44 millones un 47% por debajo del año anterior, luego la universidad, con 33 millones, que es un 115% más; y finalmente la Diputación, con 29,6 millones, un 33% más.

El año anterior, en 2006, Pontevedra se había colocado a la cabeza de las provincias gallegas con 538 millones de inversiones públicas, frente a los 454 de A Coruña.

En la provincia de Lugo la inversión total fue de 385 millones de euros, un 5,9% más y en la de Ourense 192 millones de euros, un 8,9% más que el ejercicio anterior.



Las obras de la alta velocidad protagonizan las adjudicaciones. En la imagen el viaducto del Deza.

2.000 millones en Galicia

La Federación Gallega de la Construcción ha realizado un estudio sobre el total de las obras adjudicadas por las distintas Administraciones Públicas en Galicia durante 2007 del que se deriva que el importe total adjudicado el pasado año fue de 2.093 millones de euros, una cantidad que representa 558 millones de euros más que en 2006, y un aumento del 36,42%.

La mayor subida corresponde a las adjudicaciones realizadas por la Xunta, que pasaron de adjudicar en 2006 por valor de 406 millones a 798 el pasado ejercicio, un 98% más.

El resto de los organismos mantuvieron sus niveles de adjudicación al alza, a excepción de los ayuntamientos. Así, el Estado pasó de 818 millones en 2006 a 936 en 2007, lo que supone un aumento del 14%; la universidad alcanzó los 109 millones en, un 227% más; las diputaciones llegaron a los 79 millones, un 8,5% más; y los ayuntamientos descendieron su inversión en 36 millones, contabilizando 170, un 17,5% menos.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 7962
E.G.M.: 39000

EL PUNT BARCELONA
DIARI INDEPENDENT, CATALÀ, COMARCAL I DEMOCRÀTIC

Fecha: 15/06/2008
Sección: PAISOS CATALANS
Páginas: 2,3

LA LÍNIA DE METRO MÉS LLARGA D'EUROPA

La línia 9 s'insinua

El govern ja ha perforat una tercera part del túnel de 43,5 quilòmetres i ha col·locat la via en un tram de cinc estacions

PAULA MERCADÉ / **Barcelona**

● La línia 9 –que enllaçarà Santa Coloma, Badalona, Barcelona, l'Hospitalet i el Prat– comença a prendre forma. Després d'anys de treball al subsòl s'insinuen algunes estacions. Les constructores ja col·loquen una part del revestiment, d'un color taronja fort, que cobrirà les parets de la parada de Can Zam, a Santa Coloma. Al mateix municipi, hi haurà l'estació de Singuerlín –a 50 metres de profunditat–. Aquí s'entreveuen el vestíbul i els grans espais reservats per als vuit ascensors que connectaran amb les andanes. Les quatre tuneladores que treballen a la línia 9 han perforat una tercera part del túnel, més de 15 quilòmetres d'un total de 43,5. La via està col·locada en un tram de cinc parades, des de Can Zam fins a la parada de Santa Rosa.

L'estació de Singuerlín, a Santa Coloma, va ser una de les primeres obres de la línia 9 que es van començar a fer. «Sabíem que trobaríem un terreny molt dur, de granit, que dificultaria els treballs», explicava el responsable d'obres subterrànies de la Generalitat, Jordi Jubany. Van començar els treballs el 2005, fa gairebé tres anys, i ara ja es perfila el vestíbul amb els vuit forats per als ascensors. Sis són de gran capacitat –en cada un hi caben fins a 40 persones– i dos més per a persones amb mobilitat reduïda. Només es podrà accedir a les andanes de Singuerlín –a més de 50 metres de profunditat– amb un d'aquests ascensors. L'única escala que comunicarà el vestíbul amb les andanes és la d'emergència; no n'hi haurà de mecàniques. Malgrat que l'usuari té la percepció que es desplaça més de pressa amb les escales mecàniques, Jubany assegura que «en estacions a més de 30 metres de profunditat el més àgil són els ascensors». Els de la línia 9 estaran programats per ser a les andanes o al vestíbul depenent de les necessitats de cada moment. És a dir, que quan la gent surti del comboi del metro, els ascensors aniran del vestíbul cap a l'andana i a l'inrevés.

«Moltes estacions de la línia 9 s'assemblaran a la de Singuerlín, amb algunes diferències», explica Jubany. Apunta, però, que algunes parades, com ara la de Lesseps, que són a menys de 30 metres de profunditat, sí que tindran escales mecàniques per accedir a les andanes, a banda dels ascensors.

La distribució de les estacions sovint és determinada pel fet que en aquesta nova línia els trens circularan l'un damunt de l'altre en gran part del seu recorregut, i no paral·lelament com fan a la xarxa de metro actual. Sempre hi ha alguna excepció i a Can Zam (Santa Coloma) i el Gorg (Badalona), per exemple, com que és inici de línia, els trens circularan l'un al costat de l'altre, i aquestes estacions sí que recordaran les actuals, amb una andana central per repartir els passatgers.

Un primer tram amb via

Des de fa cinc mesos, els tècnics han començat a col·locar via en el primer tram de la línia 9. Ja estan unides cinc estacions –Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo i Santa Rosa– en el túnel que anirà en direcció a Santa Coloma. Aquests primers metres de via són discontinus perquè falta instal·lar la via a les zones amb pendent. Jubany assegura, però, que entre final d'any i el principi del 2009 es podrien començar a provar amb combois. Tot i que potser Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) –de qui depèn l'explotació de la línia– «voldrà esperar que hi hagi un tram més llarg per començar la marxa en buit».

Les tuneladores han perforat una quarta part de la línia 9, més de 15 quilòmetres dels 43,5 quilòmetres que té en total. Les màquines continuen treballant. A Mas Blau n'hi ha dues, una que perfora en direcció al Parc Logístic i l'altra cap a la terminal entre pistes de l'aeroport. Dues més fan el doble túnel, un dels quals s'utilitzarà per a l'ampliació de la línia 4, que va fins a l'estació de la Sagrera Meridiana. Abans de final d'any ha d'arribar la cinquena tuneladora, que començarà a foradar el tram central des del Gornal en direcció a Barcelona.

Els problemes «imprevisibles» amb què s'ha trobat el govern a l'hora d'executar aquesta línia han encarit el cost d'aquest projecte fins a arribar als 6.500 milions d'euros. Per subvencionar una part d'aquesta despesa, 2.500 milions, el govern estudia implicar el capital privat en aquesta obra pública. L'empresa o empreses que s'hi interessin hauran de construir la parada i després fer-ne el manteniment i l'explotació durant un termini establert. La fórmula consistiria a fer una concessió de les estacions, com ara el peatge a l'ombra que s'aplica a les autovies.

PUBLICITAT

Un dels accessos a l'estació de Lesseps de la línia 9. / Q.P.

L'estació de Can Zam, on hi haurà escales mecàniques. / Q.P.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 7962
E.G.M.: 39000

EL PUNT BARCELONA
DIARI INDEPENDENT, CATALÀ, COMARCAL I DEMOCRÀTIC

Fecha: 15/06/2008
Sección: PAISOS CATALANS
Páginas: 2,3

LA LÍNIA DE METRO MÉS LLARGA D'EUROPA

▶ El primer tram de via de la línia 9. Dels més de quinze quilòmetres de túnel de la línia 9 que s'han construït ja s'ha començat a col·locar via en el tram que enllaça les estacions de Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo i Santa Rosa. Malgrat que encara falta instal·lar la via a les rampes que hi ha entre aquestes cinc estacions, el director d'obres subterrànies de la Generalitat, Jordi Jubany, assegura que les proves de trens sense passatgers podrien començar entre final d'aquest any i principi del 2009. / QUIM PUIG

▶ L'inici del túnel. En aquesta imatge es veu l'inici del túnel de la línia 9 a Santa Coloma. Més enllà del túnel, els tècnics treballen en la construcció de l'estació de Can Zam, que s'assemblarà a les de la xarxa actual, ja que com que és inici de línia els trens sortiran en paral·lel, cosa que ha permès construir una andana central. / Q.P.

▶ Revestint les estacions. La de Can Zam és una de les primeres estacions de la línia 9 on han començat a cobrir les parets de ciment amb unes plaques metàl·liques de color taronja intens. Les plaques s'assemblen a les que també col·loquen al passadís que enllaça la línia 3 i la 5 a l'estació de Sants. / Q.P.

▶ A més de 60 metres de profunditat. Vuit ascensors comunicaran el vestíbul amb les andanes de l'estació de Singuerlín, que és a més de 60 metres de profunditat. Les obres ja deixen veure els espais reservats per aquest ascensors, sis dels quals seran de gran capacitat i dos per a persones amb mobilitat reduïda. / Q.P.

Empleats que treballen en la construcció de la línia 9 a Santa Coloma. / Q.P.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 11289
E.G.M.: 89000

La Región

Fecha: 15/06/2008
Sección: OURENSE
Páginas: 3

Ourense recibe sólo el 2,9% de la obra pública licitada en Galicia en el primer cuatrimestre

La Xunta promueve la mayoría de los proyectos ourensanos y el Estado, los de las otras provincias

• La licitación de obra pública en Ourense durante el primer cuatrimestre del año alcanza los 41 millones de euros, lo que supone sólo el 2,9 del total de Galicia. En Ourense, el principal inversor es la Xunta, mientras en otras provincias lo es el Estado.

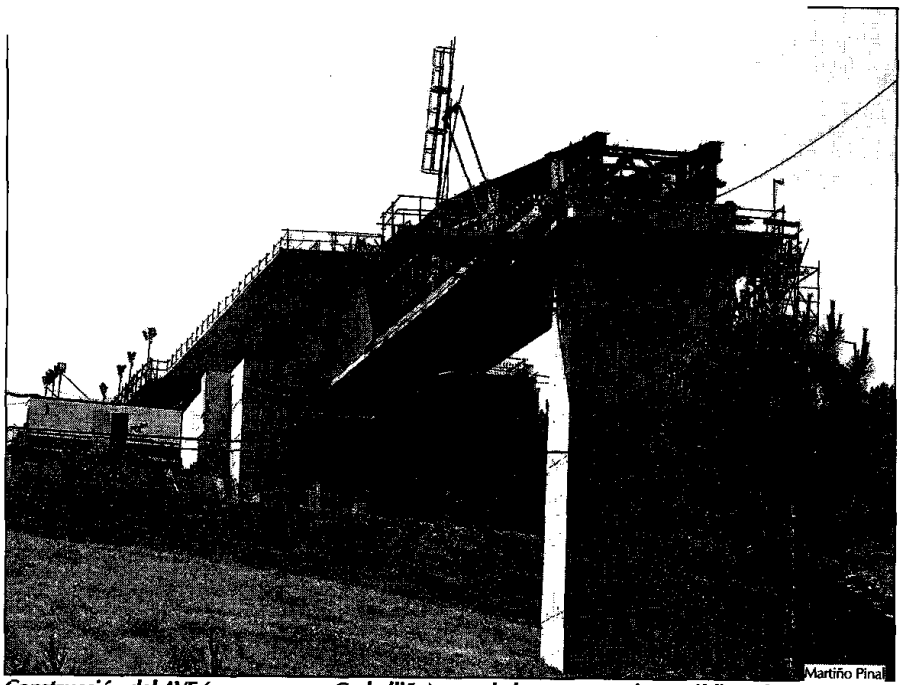
OURENSE • LR

El primer cuatrimestre del año no deja datos demasiado alentadores en cuanto a la reactivación de la obra pública en la provincia, según el informe de seguimiento que realiza la Asociación Seopan. Entre enero y abril se licitaron obras por un importe de 41.067.000 euros, lo que supone un 20% menos que en el mismo periodo del año anterior (50.886.000 euros).

La comparativa con otras provincias gallegas deja a Ourense en último lugar en cuanto a volumen de obras licitadas. De hecho, los 41 millones licitados en la provincia suponen tan sólo el 2,9% del total de Galicia, que supera los 1.409 millones de euros. La mayoría de las inversiones las recibe A Coruña (el 45% del total, con 638,8 millones), seguida de Pontevedra (372 millones). Mientras tanto, en Lugo –provincia con similar peso económico que Ourense– se licitaron obras por 215,4 millones, lo que cuadruplica la cifra ourensana. Otros 141 millones corresponden a obras en varias provincias.

El análisis por administraciones muestra que, en Ourense, la Xunta es la que realizó la mayor parte de las licitaciones, con más de 27,6 millones, mientras que el Estado autorizó contratos por 9,8 millones (los correspondientes a las administraciones locales suman 3,6 millones). Pero en las otras tres provincias gallegas, el Gobierno central es el que ha autorizado más obras: en A Coruña ronda los 400 millones, en Lugo se aproxima a los 150 y en Pontevedra se acerca a los 260.

Así, Ourense continúa como la provincia gallega que menos obra pública recibe. Ya cerrados los datos de adjudicaciones de 2007, en Ourense se contrataron obras por valor de 192 millones de euros, lo que supone el 9,1% del total de Galicia (2.093). Una situación similar se registró en 2006 (cuando la provincia recibió el 11,4% de los 1.534 millones contratados en obras gallegas) y en 2005 (7% de 1.573 millones). Sólo en 2004 alcanzó el 21% de los 2.065 millones invertidos en Galicia, debido a la contratación de tramos del AVE Santiago-Ourense.



Martiño Pinal

Construcción del AVE (a su paso por Carballiño), una de las mayores obras públicas de Ourense.

Los constructores insisten en demandar más adjudicaciones

El menor porcentaje de licitación de obra pública en Ourense con respecto a otras provincias gallegas es una situación que preocupa enormemente a la Asociación de Constructores de Ourense, que hace hincapié en que esta situación se repite año tras año. Asimismo, los constructores ourensanos insisten en su demanda de un incremento de obra pública para la provincia, tanto para estimular su desarrollo económico como para mantener el volumen de actividad del sector, afectado por la recesión que vive el mercado inmobiliario (en el que se mueven la mayoría de empresas de la provincia).

En este sentido, a pesar de las dificultades que afrontan algunas constructoras, el volumen de empleo en la Seguridad Social se mantiene en niveles similares a meses anteriores (con 9.821 trabajadores por cuenta ajena y 5.022 en el régimen de autónomos, según datos correspondientes al mes de abril). No obstante, los sindicatos ourensanos tienen constancia de pequeñas empresas (la mayoría de entre cinco y siete empleados) que están anunciando despidos a sus trabajadores.

Empresas por volumen de adjudicación

	Nº obras	Importe (euros)
1ª. Copasa	4	40.165.632
2ª. San José	2	24.214.463
3ª. Oca	13	19.424.380
4ª. Ferrovial-Agroman	1	14.738.087
5ª. Taboada y Ramos	4	6.382.600
6ª. Extraco	5	5.120.806
7ª. Constr. Suso Fernández	23	4.972.394
8ª. Alea	5	4.815.563
9ª. Constr. Ramírez	2	3.471.698
10ª. CRC	2	2.693.440

Cinco ourensanas, entre las 10 con más obras en la provincia

La constructora ourensana Copasa encabeza el ranking de adjudicación de obra pública en la provincia durante 2007, con cuatro obras que suman 40,1 millones de euros, mientras que en segundo lugar se encuentra la pontevedresa San José, que tiene contratadas dos obras en Ourense por 24 millones.

Además de Copasa, dentro de las diez primeras constructoras por volumen de adjudicación hay cuatro ourensanas: OCA (19 millones), Extraco (5,1 millones), Contratas Suso Fernández (4,9 millones) y Construcciones Alea (4,5 millones). Las otras firmas que se encuentran entre las diez primeras tienen su sede en Madrid, Pontevedra y A Coruña.

En Galicia, el ranking por volumen de adjudicación lo encabeza Ferrovial Agromán (22 obras por 212,2 millones), seguida de Taboada y Ramos (40 obras por 160,8 millones). Las ourensanas Copasa y OCA se sitúan entre las diez primeras de Galicia.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 27476
E.G.M.: 168000

Canarias7

Fecha: 14/06/2008
Sección: LANZAROTE
Páginas: 82

ARRECIFE PREVÉ 35 MILLONES PARA ADECENTAR LOS BARRIOS

TRES ADMINISTRACIONES HARÁN EL PLAN INTEGRAL EN EL PLAZO DE 10 AÑOS

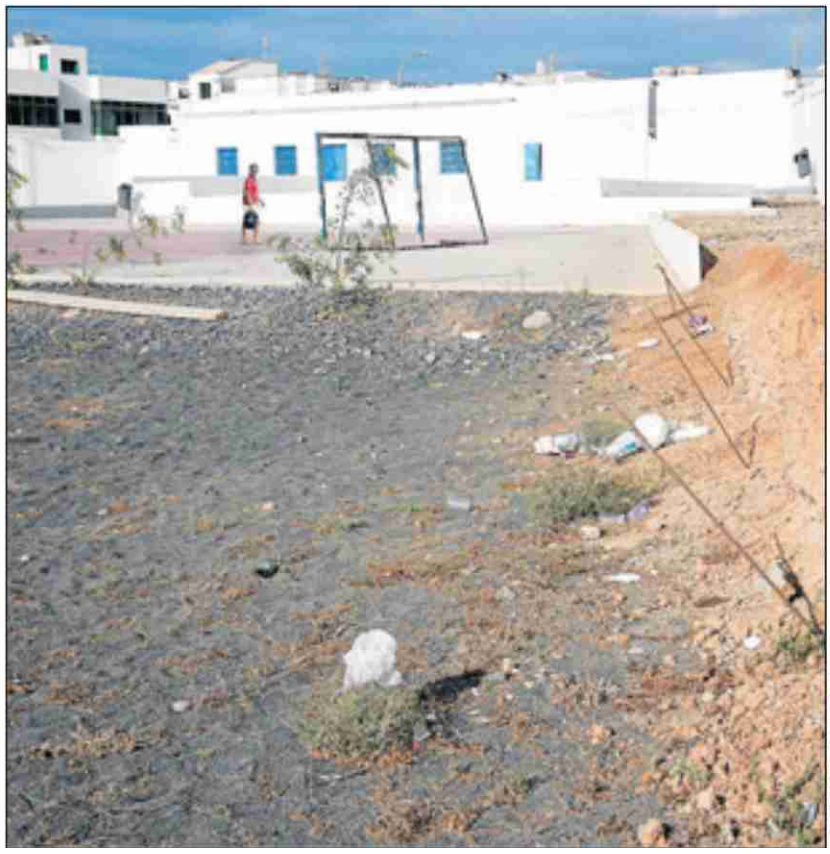
Tal como prometieron los dos socios de Gobierno de Arrecife, PSOE y PIL, en sus programas electorales, ayer se presentó un ambicioso Plan Integral de Barrios, que prevé al menos una década y 35 millones de euros para infraestructuras básicas. El programa pretende, además, la dotación de parques y centros sociales y deportivos

LOURDES BERMEJO / ARRECIFE

El meritorio Plan de Barrios que en la década de los 80 acometió el entonces alcalde socialista de Arrecife, José María Espino, ya tiene sucesor en el proyecto que ayer presentaron las autoridades municipales y cabildicias. El nuevo plan integral prevé obras y acondicionamiento de infraestructuras por valor de 35 millones de euros, con ayuda del Gobierno de Canarias y en un plazo de diez años, aunque el alcalde Enrique Pérez Parrilla insistió en que se empezará «cuanto antes».

De momento, Cabildo y Ayuntamiento, de la mano en este proyecto, cuentan con 2.300.000 euros en este ejercicio, lo que, aunque no parece mucho para tan ambicioso plan, «forma parte de la figura de la plurianualidad, por la que se posibilita alcanzar compromisos de ejecución a varios años con las empresas adjudicatarias, con la garantía de pago institucional», explicó el edil de Hacienda, José Miguel Rodríguez.

Además de detallarse en el plan las aceras, iluminación, pavimentación, soterrado de cables y otras obras básicas para los 15 barrios de la capital, se prevé también dotar a todas las zonas de centros socioculturales, canchas deportivas y parques infantiles.



FRANCISCO FAAJARDO

Patitos feos. *Maneje es uno de los barrios con más necesidades.*

ARTICULAR LA CIUDAD

El alcalde, Enrique Pérez Parrilla, cree que «las administraciones deben hacer felices a los administrados, en este caso, dando a todos los vecinos de esta ciudad dividida en centro y barrios, las mismas oportunidades». Maneje parece ser prioritario en las labores, aunque los trabajos «se irán haciendo en todos los barrios». Sólo las aceras de Maneje se llevan 1,5 millones del plan, más 228.000 euros para alumbrado y 420.000 para asfaltado.

CONVERTIR LA CAPITAL EN «UNA SOLA CIUDAD»

■ El plan de barrios pretende acabar con las «dos ciudades», el centro y los barrios de la capital, separados físicamente en algunos casos por arterias viarias, pero sobre todo desunidas socialmente por las diferencias en la calidad de sus infraestructuras. Altavista o Argana Alta necesitan más de un millón de euros sólo en asfaltado y unos 700.000 para alumbrado público. Las obras se llevarán a cabo «con proyección de futuro y teniendo en cuenta las necesidades a largo plazo», lo que implica preinstalación de tubos subterráneos para el cableado, soterrado de los existentes y otras medidas de previsión para evitar levantar suelo en cada nueva acometida. Aunque se asegura que «los trabajos se harán simultáneamente», los barrios más necesitados, como Maneje, Altavista o Argana Alta, tendrán prioridad en los proyectos que vayan presentando al Gobierno canario para su financiación, a través del Plan de Infraestructuras

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 4061
E.G.M.: 24000

EL MUNDO
CASTELLON AL DIA

Fecha: 14/06/2008
Sección: AL DIA
Páginas: 17

El alcalde mantendrá el ritmo de la obra pública en Onda ante la crisis

El primer edil anuncia en unas jornadas de UGT que «insistiremos en la construcción de infraestructuras» hasta que acabe la recesión económica

ONDA.- El alcalde de Onda, el socialista Enrique Navarro, se ha mostrado optimista ante la salida a la actual crisis económica, ya que se han vivido momentos peores. «Insistiremos en la construcción de infraestructuras y en la formación para estar preparados cuando el tren vuelva a circular con fuerza de manera que pare nuevamente en Onda, como ya hizo en los ochenta», ha dicho Navarro simbólicamente.

«A la investigación, el desarrollo y la innovación (I+D+i) debemos añadir también la ilusión y la integración», ha señalado el alcalde.

Navarro abrió ayer en la sala La Cassola del Ayuntamiento la jornada *La inmigración. Realidad comarcal*, organizada por UGT en conmemoración de su 120 aniversario y de los veinte años de este sindicato en la Comunitat. Navarro ha comparado a UGT y a Onda como ejemplos de concertación, por ser una ciudad abierta, «también a la integración de las personas venidas de otros países para ganarse la vida, como antes hicieron otros dentro de España».

Enrique Navarro inauguró las jornadas junto con responsables de UGT.

La jornada de ayer contó con varias acciones entre las que destacó la presencia del director general de Inmigración de la Conselleria de la Generalitat, Josep Maria Felip que abordó la cuestión sobre la inmigración en la Comunitat.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 12052
E.G.M.: 83000

LA GACETA
SALAMANCA

Fecha: 14/06/2008
Sección: COMARCAS
Páginas: 22

SANTA MARTA ▮ URBANISMO

Las obras de la travesía se iniciarán en agosto y se prolongarán durante un año

▮ La inversión prevista es de 2,6 millones de euros de los que el Ministerio de Fomento aportará 1,9 y el resto el Ayuntamiento

EÑE

Las obras que cambiarán la fisonomía de la travesía de Santa Marta se iniciarán en el mes de agosto. Así lo ha previsto el Ayuntamiento que llevará al pleno del próximo miércoles el pliego de condiciones para que las empresas puedan licitar por la esta obra que supondrá una inversión de 2,6 millones de euros.

La obra cuenta con una subvención de 1.950.000 euros por parte del Ministerio de Fomento a los que se sumarán otros 600.000 euros de fondos propios del Ayuntamiento y se ha previsto que se prolonguen durante todo un año. El calendario sobre el que se trabaja señala que habrá un plazo de 13 días para que las empresas presenten sus propuestas y que a comienzos de julio se abran las plicas para proceder a la adjudicación de la obra. Tras un mes para el replanteo los primeros trabajos se iniciarán al concluir las fiestas de la localidad.

En la primera fase de las obras, que llegará hasta diciembre de 2008, la inversión será de unos 870.000 euros quedando el resto pendientes por ejecutar a lo largo de los primeros meses de 2009 para concluir en el mes de julio.

Según destacó el alcalde, Javier Cascante, "la intervención para mejorar la travesía comenzará desde la zona de la rotonda de la residencia de Caja Duero hacia el casco urbano y supone añadir una mejora más a la localidad puesto que, este año, por ejemplo estrenaremos la guardería y se acabará también el edificio Pandora".

La travesía de Santa Marta cambiará su fisonomía en un año./EÑE

Cinco nuevas rotondas

La travesía de Santa Marta contará al concluir su reforma con media docena de rotondas (cinco de ellas nuevas) para ralentizar y regular el paso de los vehículos por el casco urbano. Desde la rotonda actual de la residencia de Caja Duero se incorporarán otras cinco: en el camino de Carbajosa, en las calles Marcos Escribano, Ricardo Marcos, Antonio Machado, Camino de Nuevo Naharros y el acceso a Valdelagua. Asimismo se ha previsto que se supriman las actuales vías de acceso laterales en ambas márgenes de la vía. Este cambio se ha determinado al valorarse que eran necesarias cuando el transito de vehículos superaba los 18.000 al día. Ahora se dará paso dos novedades muy importantes como son los aparcamientos en batería (hasta ahora eran en línea) y una zona dotada con carril bici, desde la glorieta del camino de Carbajosa hasta la calle Marcos Escribano.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 11290
E.G.M.: 89000

La Región

Fecha: 14/06/2008
Sección: GALICIA
Páginas: 28

La Xunta rehabilitará espacios públicos en 61 municipios con un coste de 20,5 millones

SANTIAGO • Agencias

61 municipios gallegos se verán beneficiados entre este año y el 2010 de la rehabilitación y reurbanización de espacios públicos con una inversión de 20,5 millones de euros, según anunciaron ayer el vicepresidente de la Xunta, Anxo Quintana, y la responsable de Vivenda e Solo, Teresa Táboas, Ambos presentaron estas obras que pretenden humanizar, modernizar y fomentar la calidad urbanística de los espacios públicos de las villas y ciudades del país. Del total presupuestado este año se ejecutarán en las cuatro provincias gallegas obras por 10.257.348 euros; en el 2009, la cantidad asignada es de 6.700.772, y en el 2010, la previsión de inversión es de 3.537.846 euros.

Quintana declaró que con estas actuaciones se avanza en uno de los principales objetivos de la Consellería de Vivenda, que es el de impulsar una cultura del urbanismo social basado en el uso inteligente del territorio. "Ese es el desafío y la responsabilidad que tenemos los poderes públicos, conservar y regenerar el patrimonio arquitectónico frente a la prioridad de ocupar nuevos espacios", y apuntó que hay que ser capaces de combinar las dinámicas de expansión urbanística con la apuesta efectiva por la rehabilitación del patrimonio ya construido.

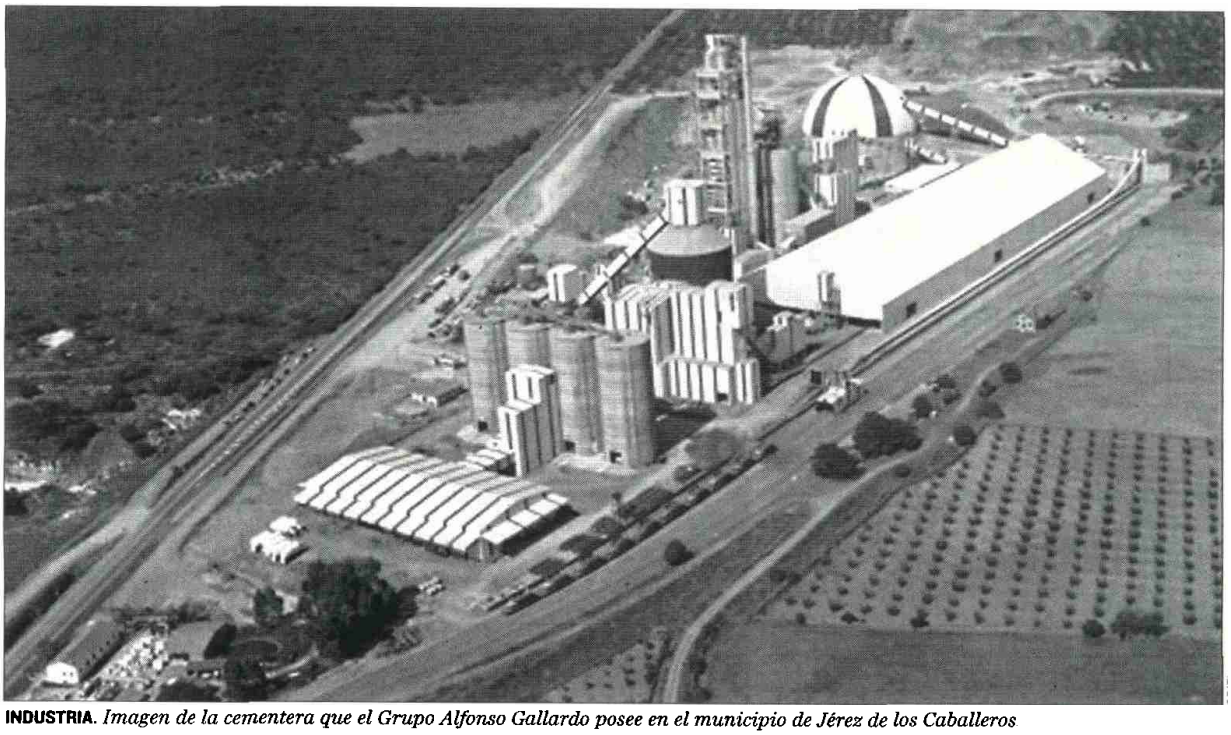
Teresa Táboas indicó que de la cantidad total presupuestada, la Administración autonómica participa con el 80% y los municipios con el 20% restante y beneficiará a pequeñas y medianas empresas locales asentadas en cada uno de los concellos beneficiados.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 3999
E.G.M.: No hay datos

Odiel INFORMACIÓN

Fecha: 14/06/2008
Sección: PROVINCIA
Páginas: 19



INDUSTRIA. *Imagen de la cementera que el Grupo Alfonso Gallardo posee en el municipio de Jérez de los Caballeros*

La plataforma a favor del oleoducto asegura que el proyecto es viable

Refinería Balboa creará 3.000 puestos de trabajo en Huelva y Badajoz

ODIEL ▪ HUELVA

La plataforma constituida en Extremadura en favor de la Refinería Balboa y del oleoducto para abastecerlo elaboró ayer un comunicado rechazando los argumentos de los detractores de esta moderna infraestructura que significará la creación de centenares de trabajo en Huelva y Badajoz.

Los detractores realizaron recientemente unas declaraciones en las que aseguran que este proyecto es inviable porque ya se están llevando a cabo las ampliaciones de otras dos refinerías en España, una en Huelva y otra en Cartagena, con las mismas capacidades de producción y las mismas características técnicas que Refinería Balboa y porque existe una "mínima" demanda de productos refinados.

Por ello se muestran sorprendidos en el sentido de que prefieren el desarrollo industrial, económico y la generación de empleo en otras zonas y se oponen a esto mismo en Extremadura y en Huelva.

Desde la plataforma de progreso y desarrollo económico estiman que tanto Huelva como Extremadura son dos de los lugares con mayores índices de paro "cifras que seguirán aumentando dada la situación actual de la economía y de la construcción con la pérdida de numerosos puestos de trabajo".

Refinería Balboa creará 3.000 puestos de trabajo directos e indirectos y dará un fuerte impulso al crecimiento económico, social y al desarrollo industrial. La creación de puestos de trabajo lleva consigo el desarrollo del sector servicios, de las infraestructuras, sector sanitario.

Otra de las importantes justificaciones para llevar a cabo este proyecto, según la plataforma, es que existe un importante déficit de productos petrolíferos en España, principalmente de combustibles para el transporte (gasóleo y queroseno) que se están supliendo con importaciones y, según las previsiones oficiales, se mantendrá estable en el 2012 aún con la puesta en marcha de Refinería Balboa y con las ampliaciones de otras dos refinerías en España.

Las plantas de refino son compatibles con el desarrollo agrícola (caso de la refinería de Cepsa en Huelva junto a plantaciones de fresas), ganadero y turístico de su zona de influencia como también lo demuestran las refinerías de interior de Tenerife y A Coruña que están dentro de los centros urbanos. Además, "no hay que olvidar que Refinería Balboa será la planta de refino de España más alejada de un núcleo urbano".

En cuanto al argumento, "tan manido, de que el petróleo está abocado a desaparecer, hoy en día, las reservas de petróleo están valoradas en 40 años y hace 20 años existía el mismo pronóstico lo que quiere decir que, año tras año, se descubren nuevas reservas"

PETROLEO

▶ Precios

La demanda actual de petróleo y los precios incentivan la búsqueda de nuevas reservas, prueba de ello es el hallazgo de yacimientos en el mar en aguas cada vez más profundas, en lugares que anteriormente no se tenían en cuenta por su incomodidad a la hora de extraer el producto y que las nuevas técnicas si que logran realizar sin inconvenientes

REFINERÍA BALBOA

La Junta prepara las alegaciones al oleoducto

HUELVA **La Consejería de** Medio Ambiente de la Junta de Andalucía está trabajando "intensamente" en la redacción de las alegaciones al proyecto de oleoducto de la Refinería Balboa del Grupo Gallardo que afecta a las provincia de Huelva y Sevilla.

La consejera de Medio Ambiente, Cinta Castillo, participó en la provincia onubense en el primer Foro Internacional de Proteínas: Salud, Alimentos y Medio Ambiente, aseguró a los periodistas que una vez que se ha hecho público el proyecto su departamento

Cinta Castillo

está estudiando las posibles alegaciones "como ocurre con cualquier proyecto industrial o empresarial que afecta al medio ambiente".

Asimismo, indicó que por el momento ningún ayuntamiento cuyo municipio puede verse afectado por el paso de esta infraestructura ha presentado alegaciones al proyecto, y que sólo ha habido anuncios de que se van a presentar.

El Boletín Oficial de la Provincia recogía la semana pasada la convocatoria de información pública sobre la parte del proyecto referida a la provincia de Huelva.

El oleoducto transportará el crudo desde el Parque de Almacenamiento en Palos de la Frontera hasta la refinería en Los Santos de Maimona en Badajoz.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 2458
E.G.M.: 14000

EL MUNDO
DIARIO DE SORIA

Fecha: 12/06/2008
Sección: SORIA
Páginas: 10

La obra oficial licitada crece un 83% y alcanza los 86 millones de euros

I. M.

SORIA.—La obra oficial licitada por las administraciones en Soria ascendió a un total de 86,78 millones de euros durante los meses de enero a mayo, con un aumento del 83,3% sobre el mismo periodo del año anterior. Del total acumulado en mayo del presente año, el 78,5% se correspondió con obra licitada por Administración General del Estado, con 68,20 millones de euros, lo que supone un aumento del 214,24% con respecto al mismo periodo del año 2007.

Con respecto a la Junta de Castilla y León, la licitación acumulada hasta mayo se elevó hasta los 13,88 millones de euros, un 16% del total acumulado, lo que supone un 74,27% más que en relación al mismo periodo del año anterior. Sin embargo, la licitación por parte de las administraciones locales cayó un 73,41%, al sumar 4,70 millones de euros. Representó un 5,42% del total.

Del volumen total de la licitación efectuada hasta mayo, el 82,82% corresponde a obras civiles, que suman la cantidad de 71,87 millones de euros, y supone un incremento interanual del 142,29%. Por su parte, la cantidad destinada a las obras de edificación se elevó a 14,91 millones de euros, lo que representaba el 17,18%, y significó un descenso del 15,68% con respecto al mismo período del año pasado. Además, el sistema más utilizado en volumen económico fue el concurso, con 75,32 millones, que suponía el 86,79% de los sistemas existentes.

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS

O.J.D.: 3829
E.G.M.: No hay datos

el Día DE CÓRDOBA

Fecha: 09/06/2008
Sección: PROVINCIA
Páginas: 16

El estudio de la conexión ferroviaria a Almorchón estará listo en 15 meses

Obras Públicas ha encargado la elaboración del documento a la consultora Apia XXI

E. Press

En un plazo de 15 meses desde la firma del contrato estará elaborado el estudio informativo de la conexión ferroviaria entre Córdoba y Almorchón, un proyecto que pretende recuperar el tráfico de trenes de la capital con la comarca del Valle del Guadiato. La empresa pública Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, dependiente de la Consejería de Obras Públicas, ha adjudicado a la empresa Apia XXI, por 661.4416 euros, la redacción de este informe. Según la delegada de la consejería, Mar Giménez, esta empresa presentó las mejores de ofertas técnica y económica de las 16 registradas. La conexión ferroviaria Córdoba-Almorchón tiene como fin permitir "la prestación de un servicio mixto, sobre todo de transporte de mercancías, pero también de pasajeros y turístico".

TECNIBERIA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y SERVICIOS TECNOLÓGICOS