



TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Resumen de prensa

Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
03/07/2008					
1.	AVUI	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Obres de nit i talls de metro	3
2.	DEIA PRIMERA EDICION	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El Consorcio aprueba la mejora de la red de aguas de Muxika	5
3.	DEIA PRIMERA EDICION	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	La Diputación invierte 3,6 millones de euros en infraestructuras hidráulicas	6
4.	DEIA PRIMERA EDICION	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Leioa albergará la primera instalación de Europa para practicar surfurbano	7
5.	DIARIO DE SEVILLA	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Metro de Sevilla libera el último tramo de Barrau	9
6.	EL CORREO GALLEGO	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Ocho ofertas pugnan por las obras del séptimo puente sobre el Lérez	10
7.	EL MUNDO DE ALICANTE	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Benidorm permitirá este año la continuidad de las obras públicas en julio y agosto	11
8.	EL MUNDO DE CATALUNYA	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El paso de Gràcia, afectado por obras durante el verano	12
9.	EL MUNDO DEL PAIS VASCO GUIPUZCOA	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El Ayuntamiento de Vitoria prevé el comienzo de las obras del Palacio de Congresos en 2011	13
10.	EL MUNDO DEL SIGLO XXI	03/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	CAMBIO CLIMATICO LA INICIATIVA PRIVADA SE MOVILIZA	14
11.	EL PAIS CATALUÑA	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Las obras cortarán un tramo del paseo de Gràcia casi un año	17
12.	EL PAIS GALICIA	03/07/2008	INGENIERIA DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS; OBRAS PUBLICAS	La Xunta reclama ahora que la línea del AVE sirva para mercancías	18
13.	EL PERIODICO DE ARAGON	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Compromiso entre Francia y España para mejorar el Portalet	20
14.	LA RAZON CATALUÑA	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Treinta obras complicarán el verano a los barceloneses	21
15.	LA REGION	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	A Coruña acapara la mitad de la obra pública gallega y triplica la que se destina a Ourense	22
16.	LA VOZ DE GALICIA	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Fomento replanteó 135 kilómetros de AVE por la baja calidad del diseño	23
17.	LEVANTE EL MERCANTIL VALENCIANO	03/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El túnel del AVE y las Cercanías costará 318 millones de euros y se licitará a finales de 2009 INFRAESTRUCTURAS	25
02/07/2008					
18.	DIARI DE SABADELL	02/07/2008	OBRAS PUBLICAS	GISA licita la dirección de obras del colegio público El Sol i la Lluna	26
19.	LA TRIBUNA DE ALBACETE	02/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Barreda presenta una autovía que unirá Ciudad Real, Cuenca y Guadalajara	27
20.	ULTIMA HORA	02/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El Govern invierte 10 millones de euros en mejorar las carreteras	28
29/06/2008					
21.	MALAGA HOY	29/06/2008	OBRAS PUBLICAS	La autopista está lista para iniciar la construcción de sus 17 viaductos	29
28/06/2008					
22.	IDEAL JAEN	28/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Destinan 67 millones a nuevos tramos de la Autovía del Olivar	31
23.	MALAGA HOY	28/06/2008	OBRAS PUBLICAS	Adjudican un nuevo tramo del AVE Málaga-Sevilla	32

INFRAESTRUCTURES



Les obres ja afecten els vianants al passeig de Gràcia: durant l'estiu s'aniran reduint carrils del trànsit fins a restringir-ne molt el pas a l'alçada de Rosselló ■ RUTH MARIGOT

Obres de nit i talls de

■ Una trentena de grans actuacions afectaran els carrers de la ciutat aquest estiu ■ La més visible i cèntrica provocarà restriccions al passeig de Gràcia ■ L'intercanviador de la Diagonal obligarà a tallar la L-5 deu dies

Virginia Mascaró
BARCELONA

La ciutat patirà durant aquest estiu una trentena d'obres de magnitud important, però molt atomitzades, que afectaran la via pública des del juliol fins a la primera quinzena de setembre. S'asfaltaràn fins a 55.000 metres quadrats de carrers i es millorarà l'accessibilitat a 15 estacions de metro i a 3 de FGC. Una de les vies més afectades serà el passeig de Gràcia. A l'agost només tindrà habilitat un carril en direcció cap a la muntanya.

Les obres d'accessibilitat a l'estació de Passeig

de Gràcia (L-3) es començaran al juliol. Es tallarà el lateral Llobregat entre Aragó i Consell de Cent i un dels dos carrils del sentit mar del tronc central del passeig. Les obres duraran fins a l'octubre. Posteriorment s'ampliarà el vestíbul de l'estació, cosa que obligarà a tallar el lateral mar durant un període de set mesos.

L'afectació més gran la causaran les obres de l'estació de Diagonal, on s'ha de fer el pou de l'ascensor, que va del vestíbul fins a l'andana de la L-3. Durant l'agost el passeig de Gràcia només tindrà un carril bus i un de circulació de baixa-

da i dos carrils de pujada entre l'avinguda Diagonal i Provença.

A l'estiu continuaran les obres a l'intercanviador de la Diagonal, que es fa per fases. La instal·lació de les cintes transportadores obligarà a tallar la línia 5 del metro durant deu dies d'agost, entre la Sagrada Família i l'Hospital Clínic. Durant el tall s'ha previst l'ús d'autobusos llançadora per cobrir el trajecte. Les obres obligaran a treballar-hi seguit les 24 hores durant deu dies de la primera quinzena d'agost. Per tant, s'hi treballarà també durant la nit, un fet inusual al centre de la ciutat. Fins

Desmuntar Glòries i talls a Lesseps

■ **Inici d'una gran obra:** Aquest mes de juliol començaran els treballs per desmuntar el tambor de Glòries, que suposa el primer pas de la remodelació de la plaça. S'eliminaran els talussos i les rampes interiors, les façanes interiors i exteriors i els forjats dels aparcaments. L'obra afectarà l'accés a les rampes des de l'anell viari, tant de la calçada superior com inferior el 8 i 9 de juliol. Per altra banda, del 5 al 24 d'agost les obres obligaran a tallar de nit un carril de circulació al voltant del tambor.

■ **Protegir les Festes de Gràcia:** La remodelació de la plaça Lesseps continuarà a l'estiu amb la modificació del nus viari. Hi haurà talls nocturns de diumenge a dijous en els dos sentits del 25 de juny fins al 28 d'agost (excepte per les Festes de Gràcia). A l'estació de Fontana s'hi faran dues actuacions al juliol. La reparació de les vies obligarà a tallar la L-3 els caps de setmana del 12 i 13 i del 19 i 20. I la substitució de 4 escales mecàniques es farà del 5 al 27. Gran de Gràcia es reduirà a un carril.

ara, només les rondes patien talls i obres nocturns durant l'estiu.

Les cintes transportadores, com les que hi ha als aeroports, van col·locades just per sobre de la volta del túnel del metro, que caldrà reforçar. "Per motius de seguretat s'ha hagut de suspendre la circulació de trens", va destacar Manel Nadal, secretari de Mobilitat. Nadal va explicar totes les obres d'accessibilitat i millora del metro i de FGC que es duen a terme a Barcelona, i va dir que esperava poder inaugurar a la tardor l'ampliació de la línia 3 fins a Trinitat Nova, el primer tram nou en 4 anys. ■



Les actuacions previstes per a aquest estiu

- 1 Pou ventilació L-5 a Rosselló-Aribau
- 2 Intercanviador Diagonal
- 3 Pou ascensor L-3 Rosselló - pg. de Gràcia
- 4 Pou ventilació L-5 a Rosselló-Diagonal
- 5 Adaptació de l'estació de Passeig de Gràcia (L-3)
- 6 Remodelació barri del Poble Sec
- 7 Col·lector ctra. Miramar
- 8 Col·lector carrer Mèxic
- 9 Adaptació de l'estació de metro de Tarragona (L-3)
- 10 Línia 9 estació Foc Cisell
- 11 Línia 9 estació Fonoria
- 12 Modificació traçat Trambaix ctra. Collblanc
- 13 Arranjament avinguda Diagonal davant Empresarials
- 14 Arranjament carril bus de l'avinguda Diagonal
- 15 Clavgueró Balmes - Kennedy
- 16 Urbanització ronda de General Mitre
- 17 Urbanització pl. Lesseps
- 18 Remodelació estació L-3 Fontana
- 19 Línia 9 Sanllehy
- 20 Aglomerat ronda de Dalt
- 21 Reparació del col·lector carrer d'Horta
- 22 Arranjament carril bus carrer Ramon Albó
- 3 Pou ascensor L-3 Rosselló - pg. Gràcia
- 23 Sortida d'emergència L-9 av. Meridiana
- 24 Col·lector carrer Cantàbria
- 25 Remodelació estació L-4 Selva de Mar
- 26 Canonada d'aigua freàtica al Parc de la Ciutadella
- 27 Desmuntatge tambor plaça de les Glòries
- 28 Reparació col·lector carrer Sant Antoni M. Claret
- 29 Reparació de carbonatacions i juntes viàries
- 30 Manteniment rondes



2 Intercanviador de Diagonal

e metro



5 Adaptació de Passeig de Gràcia (L-3)



23 Sortida d'emergència a Meridiana (L-9)



17 Urbanització de la plaça Lesseps



27 Desconstrucció del tambor de Glòries

Infraestructures Obres d'estiu

Reportatge



Les obres de la L-9 a l'altura del carrer Felip II ■ FRANCESC MELCION

Sorolls, molta pols, detonacions i botigues buides

CÀSTIG • Els veïns de Felip II - Meridiana pateixen l'obra de la L-9 fa mig any **QUEIXA** • Entre obres i espai per al Bicing no hi ha ni aparcament ni vorera

V.M.
BARCELONA

Un soroll que eixorda i barres amb obres que obliguen a fer molta volta per travessar Felip II, a l'altura de l'avinguda Meridiana. Fa sis mesos que els veïns que viuen a prop d'on es fa la nova estació de les línies L-9 i L-4 de Sagrera Meridiana pateixen unes obres de gran envergadura a prova de nervis. Ho demostra el fet que tots els immobles pròxims estan controlats amb sensors que detecten possibles oscil·lacions a conseqüència d'unes obres que foraden el subsòl a 40 metres de profunditat. A les ja existents, s'hi han afegit fa una setmana les obres per fer una sortida d'emergència (L-9) al costat mar de la Meridiana, entre Felip II i Sant Antoni Maria Claret.

"Les màquines comencen a treballar a les vuit del matí i acaben entre les nou i les deu del vespre. Algun dia s'han posat en marxa a les set del matí d'un diumenge i hem hagut de sortir a demanar que parin perquè hi ha infants dormint. El nostre era un barri tranquil i les obres ens han afectat en molts sentits. No només pel soroll i l'increment del trànsit en carrers abans secundaris. S'han eliminat molts aparcaments al carrer i, no obstant això, l'Ajuntament ha inaugurat una estació de Bicing que treu encara més lloc. De nit, passar pel carrer Felip II fa por, però no hi ha vigilància. En canvi, durant el dia al barri hi ha agents de la Guàrdia Urbana que posen multes, si algú aparca malament, encara que no molesti el trànsit", assegura Jordi Fonts, de 39 anys.

El seu tiet, Joan Font, de 78 anys, que viu fa 44 anys en unes casetes de protecció oficial de Felip II, està més resignat amb les molèsties, "perquè les obres

són necessàries i perquè el tracte rebut és bo". Als edificis del voltant hi han instal·lat fins a 6.000 sensors per detectar possibles oscil·lacions per les obres. I abans d'iniciar-se els tècnics van fotografiar els interiors i exteriors dels edificis per si es produïen esquerdes, explica. La tuneladora va passar fa just un mes per sota del pati del darrere de casa seva i no va notar res. Menys sort han tingut els veïns del carrer Olesa, on la tuneladora va trobar una veta de granit que n'esberlava les dents i es va haver de detonar amb explosions controlades, que es van sentir força, afirma.

Disminució de vendes

Qui pateix les obres són les botigues. Les voreres s'han vist reduïdes a una simple expressió i els clients brillen per la seva absència. Enrique Toledado, de 60 anys, que regenta fa 28 anys la drogueria Toledano, afirma que les vendes al seu establiment han baixat un 50%, des que van començar les obres el dia de Reis, el mes de gener passat. I la perspectiva de futur no és bona perquè es preveu que les obres afectaran el carrer d'una manera o altra encara dos anys més, es lamenta. Les relacions amb el consistori no han estat fàcils. Va haver de lluitar perquè deixessin una mica més d'espai a la vorera, per poder passar i carregar i descarregar els productes amb carretó a la seva botiga, però no ha pogut fer res per solucionar la baixada de les vendes al seu establiment. "Què en diu l'Ajuntament? Que si no m'agrada com es fa que em busqui un advocat", afirma amb amargor.

La benzineria Meridiana ha notat també un descens dels clients. "Abans els cotxes pujaven per Felip II i entraven a la gasolinera amb facilitat. Ara per repostar han de fer volta i molts ja no vénen", diu un treballador. ■



El Consorcio aprueba la mejora de la red de aguas de Muxika

DOTA CON 200.000 EUROS DE PRESUPUESTO AL PLAN QUE REDUCIRÁ LAS PÉRDIDAS DE AGUA

Las tuberías de la red de abastecimiento del municipio entre el edificio consistorial y el Kurtzero serán sustituidas

IMANOL FRADUA

MUXIKA. El Consorcio de Aguas de Busturialdea ha dado su beneplácito al proyecto de mejora de la red de abastecimiento de Muxika, en el tramo comprendido entre Elizalde y el Kurtzero. Debido al precario estado de las actuales tuberías, los trabajos -cuyo presupuesto global ha sido cifrado en cerca de 200.000 euros- supondrán "una reducción importante de las pérdidas de agua que actualmente se producen, y del

tiempo que se emplea en localizar las fugas".

Las infraestructuras de agua potable y saneamiento presentan en la actualidad serias deficiencias que suponen una importante pérdida de agua potable, "problema que se agrava por la difícil localización de la averías, debido a que la canalización discurre campo a través por zonas de poco tránsito" en Muxika, han evaluado desde la entidad. Para solventar esta problemática, el Con-



El Kurtzero y Elizalde verán mejorado el abastecimiento. FOTO: INIGO ALFERRI

sorcio ha aprobado la reforma del tramo de la red de distribución que discurre entre la zona del edificio consistorial de la localidad -en Elizalde- y el Kurtzero, que será llevado a cabo en un plazo de doce meses tras el inicio de las obras.

La renovación de las infraestructuras de abastecimiento conllevará la sustitución de las tuberías actuales por unas nuevas elaboradas en polietileno de alta densidad, un material más resistente que el uti-

lizado con anterioridad. En los que respecta al plan de los trabajos, el proyecto está dividido en cinco tramos que se realizarán mediante dos fases. "En la primera se sustituirá la red paralela al trazado de las vías del tren; y en la segunda, la red que discurre junto a la carretera BI-635", han señalado. Para la financiación de las obras en Muxika, el Consorcio de Aguas de Busturialdea ha solicitado la pertinente subvención ante el Gobierno vasco.



La Diputación invierte 3,6 millones de euros en infraestructuras hidráulicas

SE MEJORARÁN LAS REDES DE **ABASTECIMIENTO DE AGUA** DE LOS MUNICIPIOS DE SOPUERTA, ZIORTZA-BOLIBAR Y EREÑO

ITZIAR MORENO

BILBAO. Las obras para la mejora del saneamiento de Arratzu han concluido recientemente y se han invertido 3,6 millones de euros en renovar las redes de abastecimiento de aguas de Sopuerta, Ziortza-Bolibar y Ereño.

Continuando con los proyectos para la mejora de infraestructuras hidráulicas en Bizkaia, la Diputación ha invertido 1.470.000 euros en Sopuerta para construir una estación de bombeo en El Sel y renovar

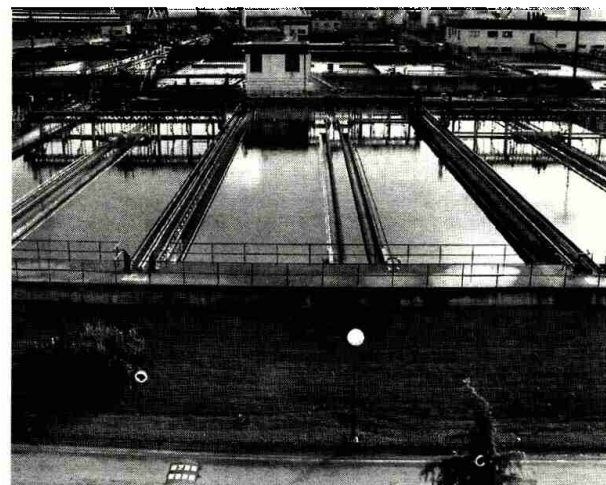
las redes de abastecimiento en los barrios de Alen, Barrietas y Alizedo.

En cuanto a Ziortza-Bolibar, la inversión ha sido algo menor. En el nuevo depósito del barrio de Errotalde, que tendrá 500 metros cúbicos de capacidad, se han invertido 1.331.000 euros. En Ereño se ha construido una nueva planta de tratamiento de aguas en la que se han invertido 820.000 euros.

En el caso de Arratzu, la principal reforma consiste en sumar el barrio de Loyola a la red general, para incorporar los vertidos de aguas residuales de gran parte de Arratzu al Intercepto General, que a su vez las lleva a la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Gernika, para su posterior tratamien-

to. Así se consigue, por un lado, eliminar los vertidos dispersos de Arratzu, y por otro, centralizar los vertidos de la zona.

PRÓXIMOS PROYECTOS Durante el año 2008, el Departamento de Medio Ambiente llevará a cabo infraestructuras hidráulicas por valor de 85 millones de euros, en las que se apostará por la colaboración con los entes locales. Se seguirá desarrollando el plan de rehabilitación y restauración ecológica de los cursos fluviales, destacando los proyectos de los ríos de Agerá y Karrantza. Por último, seguirán las obras del plan de mejora de la calidad en la red de Estaciones de Aforos, con la instalación de nuevos equipos en los ríos de Bizkaia.



La Diputación mejorará las redes de abastecimiento de agua. FOTO: DEIA



El centro deportivo que se construirá en Leioa contará con instalaciones similares a la de la fotografía, en San Diego, Estados Unidos. FOTO: DEIA

Leioa albergará la primera instalación de Europa para practicar surf urbano

CON UNA OLA ARTIFICIAL DE TRES METROS DE TUBO, OTRA PEQUEÑA, CAFETERÍA Y GRADAS

El recinto cubierto formará parte del futuro polideportivo de Pinosolo, que se inaugurará a finales del próximo año

ELIXANE CASTRESANA
BILBAO. La ola izquierda de Mundaka va a encontrar muy pronto competencia en casa. Más en concreto, en la instalación pionera en Europa que permitirá practicar surf urbano en el futuro polideportivo de Pinosolo, en Leioa. Este complejo abrirá sus puertas "a finales de 2009" y requerirá una inversión global de 66 millones de euros", según precisó el diputado General, José Luis Bilbao.

La Diputación Foral de Bizkaia financiará los "10 millones de euros" del proyecto para acondicionar el recinto cubierto en el que se crearán las dos olas artificiales: una de tubo estático y tres metros de altura para los más experimentados, junto otra más pequeña sin tubo y con un colchón de agua de 40 centímetros pensada para quienes nunca hayan cogido una tabla.

Un área de ocio con gradas para 425 personas, cafetería, bar y restaurante con las mesas orientadas hacia las piscinas complementará los 2.000 metros cuadrados de superficie de esta *Wave House* (Casa de las Olas), que atraerá tanto a vizcainos como a turistas, que permitirá dinamizar las actividades deportivas del entorno.

En este sentido, Bilbao recordó que en su programa de gobierno ya figuraba "la construcción de un equipamiento supramunicipal y acuático". El proyecto de Leioa se enmarca además "en el acuerdo para la aceleración económica de Euskadi que el lehendakari suscribió con las tres diputaciones".

PISCINA OLÍMPICA Al margen del que a buen seguro será el principal foco de atracción del polideportivo de Pinosolo, éste incluirá un amplio

abánico de servicios. Así, incorporará "la primera piscina olímpica cubierta de 50 metros del territorio", que hará de Leioa una referencia a la hora de organizar importantes citas de natación, y otra piscina en el exterior. También con "un balneario urbano dotado con la lámina de agua más importante de Bizkaia, frontón, pistas de pádel, cardiovasculares, espacio para hacer fitness, circuito exterior para practicar jogging y un aparcamiento", según el alcalde de Leioa, Eneko Arruabarrena.

En resumen, el equipamiento que conjugará "agua, salud, deporte y ocio" para un público aproximado de "40.000 personas del Bilbao metropolitano, Bizkaia y Euskadi en un entorno privilegiado".

Y es que el futuro polideportivo limita con "más de 225.000 metros cuadrados de zonas verdes, parte de ellas vinculadas a las actividades deportivas". El alcalde de Leioa citó a modo de ejemplo "el bosque urbano de Pinosolo, con una extensión superior a las seis hectáreas, y el parque de Artaza, de 125.000 metros

cuadrados". Por otra parte, su situación facilitará el acceso directo "desde el corazón de Getxo a través de un bidegorri que ya funciona en parte de su trazado".

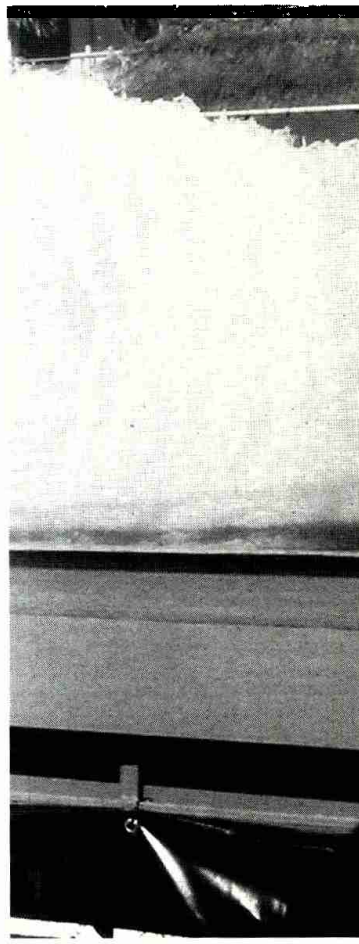
GESTIÓN MUNICIPAL El recinto se asentará sobre una parcela de 20.000 metros cuadrados de propiedad municipal. El Ayuntamiento de Leioa y la Diputación firmarán próximamente el convenio por el cual el Consistorio cederá el proyecto, el suelo y la dirección de las obras a Kirolgintza, que será la encargada de adjudicar los trabajos tras el correspondiente concurso, calcando el procedimiento que se sigue por ejemplo "en el palacio de deportes de Miribilla, en Bilbao", tal y como apostilló el diputado general.

Una vez finalizadas las obras, la sociedad pública foral devolverá la instalación al Ayuntamiento de Leioa, que se hará cargo de su gestión y explotación por medio de la recién constituida sociedad municipal Leioa Kirolak.

De esta manera, la localidad "refuerza su compromiso con el deporte y garantiza una respuesta adecuada a la demanda creciente de instalaciones de estas característi-

La quinta 'Wave House' a nivel mundial

La traducción literal del término inglés 'Wave House' es 'Casa de las Olas', el lugar donde los amantes del surf pueden perfeccionar su técnica o coger olas cuando como en invierno no acompañan las condiciones meteorológicas. A los más inexpertos les aporta la seguridad de saber que no están a expensas de la fuerza del mar. Todos estos factores pueden ayudar a explicar el éxito que han cosechado este tipo de instalaciones fuera de las fronteras europeas. A día de hoy funcionan los recintos de San Diego, en Estados Unidos y Durban, en Sudáfrica, en los que se han inspirado la Diputación Foral de Bizkaia el Ayuntamiento de Leioa para elaborar el proyecto. Sin embargo, a diferencia de éstos, las instalaciones de Pinosolo estarán cubiertas. Además, antes de que finalice este año está prevista la inauguración de dos nuevas 'Wave House' en Santiago de Chile y Singapur. Bizkaia entra así en el centro geográfico del surf urbano. »E.C.



LAS INSTALACIONES

Dos olas artificiales

Para expertos y novatos

La ola de tubo estático de tres metros de altura 'FlowBarrel Ten' supondrá todo un reto para los surfistas más completos, mientras que habrá una más pequeña 'FlowRider' sin tubo en la que podrán practicar los que tengan menos práctica.

Cafetería y gradas

Zona de ocio y descanso

Gradas con capacidad para 425 personas y cafeterías con las mesas orientadas hacia las olas para que los aficionados puedan admirar a los surfistas complementarán la zona de ocio cubierta.

Piscina olímpica

La primera de Bizkaia

El polideportivo de Pinosolo tendrá la primera piscina olímpica de Bizkaia, de 50 metros de longitud, que podría albergar eventos importantes en un futuro. El exterior de la instalación contará con otra piscina situada sobre una playa verde.

Bañeario

Lámina de agua beneficiosa para la salud

Los futuros usuarios también podrán relajarse en el bañeario que dispondrá de una lámina de agua con efectos reparadores para la salud.

Pistas deportivas

Pádel, frontón y 'jogging'

La infraestructura será de lo más completa a nivel deportivo, con pistas de pádel, frontón, pistas cardiovasculares, gimnasio y un circuito de 'jogging' en el exterior.

LA CIFRA

10

● **Millones de euros** costará realizar el proyecto de la 'Wave House' que ocupará 2.000 metros cuadrados de superficie.

● **Inauguración.** Pinosolo al completo abrirá sus puertas previsiblemente en octubre de 2009 con 66 millones de euros invertidos.

LAS FRASES

"El programa de gobierno ya hablaba de crear una instalación deportiva como ésta"

JOSE LUIS BILBAO
Diputado General de Bizkaia

"Pinosolo se dirige a unas 40.000 personas de Bizkaia y del conjunto de Euskadi"

ENEKO ARRUBARRENA
Alcalde de Leioa

cas". Es más, los responsables municipales consideran que este equipamiento proporcionará una oferta "a 30 años vista" que irá adaptando sus prestaciones a las necesidades que surjan en cada momento.

Al mismo tiempo, "consolida las actividades dirigidas a jóvenes, como el parque de skate, y refuerza la apuesta por el "apoyo a los clubes y la vocación de mejorar en el apartado deportivo que ha definido a este municipio desde siempre". Echando la vista atrás, el primer edil resaltó que "el polideportivo de Sakoneta se erigió en referencia en la década de los 80, al igual que lo fueron también las instalaciones deportivas de Sarriena y Kandelazubieta", estas últimas reformadas el año pasado con un presupuesto global de más de 1.200.000 euros.

"SERÁ UN BOMBAZO" La Diputación Foral de Bizkaia se ha implicado "en primera persona", según el Diputado General, para "inyectar inversiones en aquellas actuaciones que merecen la pena, y que no se improvisan de un día para otro, sino que llevan detrás un proceso de planificación".

Por eso, no podían dejar de apoyar el polideportivo de Pinosolo y la 'Wave House', que incluye el complejo. Basándose en las experiencias de las dos instalaciones similares de Estados Unidos y Sudáfrica que han estudiado, se muestratotalmente convencido de que "será un bombazo". No hay que olvidar que "el surf tiene una gran proyección".

Metro de Sevilla libera el último tramo de Barrau

La concesionaria restituyó ayer la circulación de vehículos y peatones tras finalizar las obras del cubrimiento del túnel



La calzada de la calle Barrau fue liberada ayer por completo tras años de obras.

JUAN CARLOS MUÑOZ

R. S.

La Unión Temporal de Empresas (UTE) del Metro de Sevilla (Dragados, Sacyr y GEA 21) concluyó ayer los trabajos de reposición de la calzada de la calle Barrau correspondientes al tramo situado entre la intersección con la calle Camilo José Cela y el cerramiento de obra situado a la altura del número 11, según informó Ferrocarriles Andaluces, que indicó que también se liberó el acerado situado junto a la fachada de los edificios. De este modo, concluye la ocupación de esta calle, que en el inicio de las obras del suburbano, se extendía desde la intersección con Eduardo Dato hasta el cruce con Ramón y Cajal.

La acera situada junto al Colegio Portacoeli se abrirá la próxima semana, debido a que los tra-

bajos de reurbanización tienen que adecuarse a la ejecución del tramo de cerramiento del centro escolar, pendiente aún de finalizar. Se trata de la prolongación de un muro, cuya solución definitiva fue comunicada recientemente por la dirección del Colegio Portacoeli a Metro de Sevilla. La mayor parte de este muro está ya concluido y sólo resta un pequeño tramo del mismo, próximo a la intersección con la calle Camilo José Cela.

El tramo de la calle Barrau liberado ayer había permanecido ocupado hasta la fecha, ya que en la intersección entre Barrau y Camilo José Cela se encontraba la rampa de acceso para la excavación del túnel entre pantallas ejecutado bajo esta vía urbana.

Una vez concluida esta labor (el túnel de 800 metros de longitud

ya está finalizado), "el mantenimiento de dicha rampa de acceso era necesaria para la entrada de la vías o carriles que había que montar en los túneles y estaciones comprendidos entre la Estación de San Bernardo y la Estación de la Plata (un tramo más de tres kilómetros de longitud)".

Estos trabajos también se han concluido, lo que ha permitido cubrir dicha rampa de acceso, ejecutar la losa de cubierta y reponer la calzada y el acerado.

Metro de Sevilla resaltó que ha ido liberando progresivamente diferentes tramos de Barrau desde el verano de 2006 "con el objeto minimizar el impacto de las obras entre los vecinos y los comerciantes". El último tramo finalizado fue el comprendido entre José Recuerda Rubio y Ramón y Cajal, abierto en 2007.



Ocho ofertas pugnan por las obras del séptimo puente sobre el Lérez

Un total de ocho ofertas pugnan por realizar las obras del puente de las Corrientes, el séptimo sobre el río Lérez con el que contará la capital pontevedresa. La mesa de contratación se reunió ayer para estudiar las ofertas y únicamente rechazó una por exceder el coste contemplado en el pliego de condiciones. Los proyectos estarán expuestos para que los vecinos puedan decantarse por la obra más conveniente, aunque la consulta favorecida por el Ayuntamiento no será vinculantes. Pontevedra acaba de adjudicar a la UTE liderada por Sercoysa el sexto puente sobre el río ■ XAIME LEIRO/PONTEVEDRA

Benidorm permitirá este año la continuidad de las obras públicas en julio y agosto

MACU ESTEVE

BENIDORM.— El edil de Urbanismo del ayuntamiento de Benidorm, José Ramón González de Zárate, notificó ayer que durante los meses de julio y agosto proseguirán los trabajos de las obras públicas que se están desarrollando en la actualidad en la ciudad.

Una medida esta que choca de frente con la decisión adoptada en años anteriores, donde incluso las obras públicas se ajustaron a la Ordenanza Municipal sobre Medidas de Protección y Seguridad a Terceros, en la que se establece la prohibición de llevar a cabo obras en el centro de la ciudad desde el 1 de julio hasta el 1 de septiembre.

González de Zárate sostuvo ayer que la continuidad de estas obras

estará sujeta a una serie de restricciones, tanto en el tipo de trabajo a realizar como en los horarios de los mismos. Así, el edil sostuvo que se tratará de minimizar el ruido y las molestias para los vecinos y visitantes.

El edil detalló que esta resolución se adopta después de las consecuencias detectadas el pasado año, en el cual se optó por «la paralización drástica de obras». Por un lado, según apuntó el edil, muchas de las empresas constructoras optaban «por despedir a los trabajadores durante los meses de julio y agosto», y a raíz de esto, y las necesidades de volver a contratar este personal en septiembre, «las obras nunca empezaban ese mes sino que se dilataban en el tiempo».

El paseo de Gràcia, afectado por las obras durante el verano

XAVI PRERA

BARCELONA.- El paseo de Gràcia será la vía más afectada por las obras en los próximos meses. Y es que dos reformas coincidirán en el tiempo en esta vía, alterando con ello el tráfico. La primera de ellas es el intercambiador de Diagonal, cuyos trabajos obligarán a cortar el carril bus y un carril central de bajada y dos carriles de subida todo el mes de agosto. Por otro lado, las obras de accesibilidad en la estación de paseo de Gràcia obligarán a cortar la circulación en los dos carriles laterales.

Además, la L5 de metro verá afectado su recorrido, ya que durante los diez primeros días de agosto no habrá trenes entre Hospital Clínic y Sagrada Família, siendo sustituido el servicio por autobuses lanzadera.

El barrio de Gràcia también se verá afectado por las obras, ya que a la urbanización de la plaza Lesseps se unirá a partir de julio la mejora de la estación de Fontana. El edil de Movilidad, Francesc Narváez, afirmó que las obras «no afectarán a las fiestas de Gràcia», que se celebran en agosto.



Obras del intercambiador de Diagonal, en la calle Rosselló / J. ANTONIO MORENO



El Ayuntamiento de Vitoria prevé el comienzo de las obras del Palacio de Congresos en 2011

VITORIA.- El presidente de la ponencia municipal sobre el futuro Palacio de Congresos, Exposiciones y de las Artes Escénicas de Vitoria, Iñaki Prusilla, explicó ayer que se prevé que las obras de este edificio comiencen a principios del 2011, según informa Efe.

Prusilla habló sobre el pliego de condiciones del concurso de la redacción del proyecto culminado ayer en la ponencia, que plantea un presupuesto de licitación del proyecto de ocho millones de euros.

El pliego de condiciones recoge los plazos para que los estudios de arquitectura presenten sus propuestas de ejecución de esta infraestructura.

Los plazos definitivos fijan la fecha límite para plantear los proyectos en el 15 de noviembre, mientras que la fecha de adjudicación de las obras será el 23 de enero del 2009, con el objetivo de que las obras comiencen en los primeros meses del 2011.

El pliego de condiciones recoge los criterios de puntuación para los proyectos que concurran al concurso. La valoración técnica se prima, con cien puntos, sobre el precio que planteen los estudios de arquitectura, con veinte puntos.

Prusilla subrayó que el concurso está abierto a todo tipo de arquitectos, "tanto a los de reconocido prestigio, como los de menos prestigio que cumplan las condiciones".

En este sentido, el presidente de la ponencia recordó que los arquitectos "tendrán que tener muy presentes cuestiones como la excelencia acústica y la funcional".

Respecto al precio de licitación, señaló que con los ocho millones de partida se pretende que los arquitectos "centren su trabajo en las cuestiones técnicas a valorar y no tanto en el precio a ofertar, para evitar que haya sustos de cara al proyecto de ejecución".

El Ayuntamiento baraja que el Palacio, que se ubicará en la Plaza de Euskaltzaindia de Lakua, tenga un coste aproximado de 150 millones de euros.

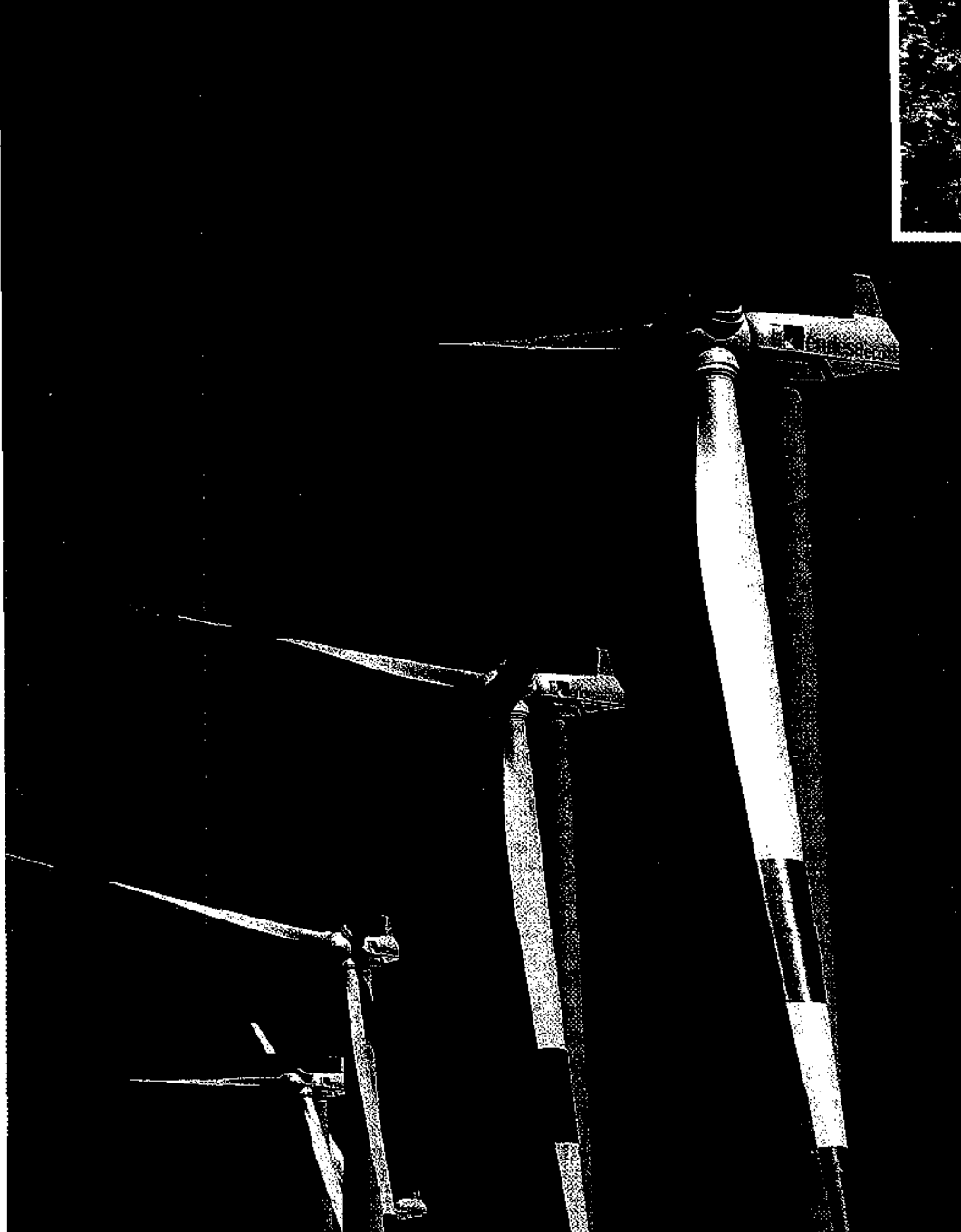


Cam

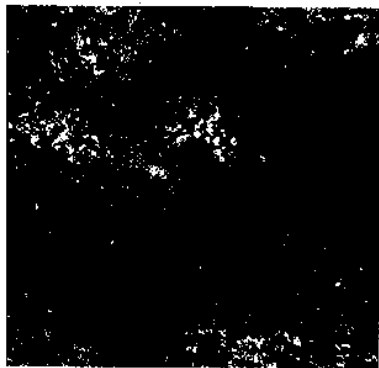
Llega una nueva conciencia ante el cambio climático y el deterioro medioambiental. Las empresas privadas se han sensibilizado ante el progresivo efecto devastador del calentamiento global y han optado por una acción que favorezca el desarrollo sostenible. La iniciativa privada empieza a impulsar, a través de la organización de múltiples compromisos, el crecimiento de sus compañías siguiendo criterios justos, racionales y respetuosos con el planeta y las comunidades sociales en la que desarrollan su actividad.

Es un hecho que las empresas van tomando conciencia de su papel para contribuir a preservar el medio ambiente. Sabedoras de su responsabilidad para con las comunidades en las que operan y con sus entornos, las compañías energéticas presentan campañas explicando sus planes de actuación enmarcados en un desarrollo sostenible. Y hacen bien a tenor de algunos datos del Cuarto Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC), elaborado por más de 2.500 científicos y presentado

la iniciativa privada se moviliza



AEROGENERADORES DEL PARQUE EÓLICO DE CANELA (CHILE). ABAJO, UNA DE LAS NUEVAS ESPECIES MARINAS DESCUBIERTAS EN LA FUNDACIÓN HUINAY, QUE CUENTA CON ENDESA COMO UNO DE SUS SOCIOS FUNDADORES.



a finales de 2007, que indican que entre 1970 y 2004 el sector energético fue el mayor causante del incremento de emisiones de CO₂ en ese periodo, con una subida del 145%, seguido del transporte (120%) y la industria (65%). El incremento de emisiones totales de CO₂ en esos 24 años fue del 80% -28% entre 1990 y 2004-, representando el CO₂ un 77% del total de Gases de Efecto Invernadero (GEI) emitidos por el hombre. Las emisiones GEI son las principales causantes del calentamiento global -las proyecciones apuntan a un calentamiento de unos 0,2° C en los próximos 20 años-, y por tanto, del deshielo de los polos y de la subida del nivel del mar. El sistema climático mundial ya está cambiando por efecto de la acción del hombre.

Aumento de temperaturas. ¿Cómo puede afectar esto al ser humano? Pues según el IPCC, el aumento de las temperaturas tendrá un impacto en las enfermedades diarreicas, la malaria y la desnutrición, sobre todo en los países menos desarrollados. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estimó, basándose en una investigación de Tony McMichael de la Universidad Nacional de Australia, que en el año 2000 murieron unas

166.000 personas y se produjeron 5,5 millones de AVAD -término acuñado por la OMS referido al número de años de vida sana perdidos- a causa del calentamiento climático registrado desde 1970. Y augura otros 300.000 muertos en los próximos 25 años. Datos preocupantes pero que otros científicos consideran muy rebajados porque, según ellos, no tienen en cuenta los efectos del aumento de la contaminación -que sólo en España causa 16.000 muertes prematuras al año, según el Ministerio de Medio Ambiente- o la expansión de enfermedades transmitidas por mosquitos, al margen de la malaria, ni la pérdida de salud derivada del aumento de tormentas de polvo y viento, incendios forestales, ni tampoco la malnutrición que conllevan las inundaciones, plagas, pérdida de biodiversidad y los desplazamientos de población. El futuro se vislumbra sombrío para las generaciones futuras si no se frena la dinámica de consumo desproporcionado de recursos naturales y de emisiones GEI.

Un ejemplo de la creciente conciencia empresarial respecto de estos problemas es el Plan Estratégico de Sostenibilidad 2008-2012 (PES) elaborado recientemente por la eléctrica Endesa. Un Plan que está orientado a promover un cambio hacia un modelo energético mucho más respetuoso con el medio ambiente que permita brindar un futuro mejor a las generaciones venideras y que se propone impulsar el crecimiento de la compañía siguiendo criterios justos, racionales y respetuosos con el planeta y con las comunidades sociales en las que la compañía opera. En ese camino, Endesa quiere reforzar su dilatada trayectoria de compromiso con el desarrollo sostenible mediante actuaciones tales como su nuevo programa 'Gestión Ambiental Excelente'. Hernán Cortés, subdirector del

área de Medio Ambiente y Desarrollo de Endesa, explica a El Cultural que la consolidación de la óptima gestión ambiental de la empresa pasa "por la implantación de sistemas de gestión del agua, de residuos o de la atmósfera, por un programa concreto de conservación de la biodiversidad, todos ellos acompañados de programas, acciones y presupuestos concretos en los diez países" en los que opera Endesa.

Excelencia ambiental. "Nos damos así un plazo de cinco años para buscar la excelencia en la gestión ambiental", remacha. El PES marca como prioridad "continuar integrando la preocupación por la conservación de la biodiversidad en nuestras operaciones y en la cultura de la compañía". Cabe resaltar el Programa de Gestión de la Conservación de la Biodiversidad "orientado hacia cuatro grandes bloques: la conservación de hábitats, especies -en espacios de Endesa o áreas de influencia-, investigación, y patrocinios". Cortés destaca, entre otras, la estrecha colaboración existente, a través de un convenio con la Universidad de Valparaíso, con la Fundación Huinay de Chile, "uno de nuestros mayores emblemas en investigación", que recibe el nombre de

planteamiento del modelo energético, basado en el consumo de combustibles fósiles. Como ya hemos dicho, el sector energético es el que mayor número de toneladas de CO₂ emite a la atmósfera a nivel mundial. Sin ir más lejos, en España este sector aumentó un 5% sus emisiones en 2007 con respecto al año anterior, alcanzando el 78,7% del total. Ciertamente que la sequía que asola el país contribuyó a que la generación hidroeléctrica fuese menor y el consumo de carbón -muy contaminante-, mayor. Pero la cosa se pone más fea si miramos los datos con perspectiva. Las emisiones del sector energético han subido un 63,4% respecto a las de 1990. Estos datos engloban también al transporte por carretera, cuyas emisiones crecieron un 97% en el mismo periodo.

Grandes inversiones. La Fundación Entorno aborda los retos del Cambio Climático como oportunidad empresarial, trabajando mano a mano y conjuntamente con 30 empresas. Su directora Cristina García-Orcóyen sostiene que "el sector energético ha realizado grandes inversiones para limitar su impacto sobre el clima. No obstante, el aumento experimentado en el consumo final de energía ha he-

■ La captura de CO₂ es una apuesta para frenar el cambio climático. La UE se ha fijado como meta la aplicación comercial de la captura de CO₂ en las plantas eléctricas que se surtan de combustibles fósiles antes de 2020

un punto de los fiordos chilenos, y donde las investigaciones científicas dieron como fruto el descubrimiento de 40 nuevas especies marinas en 2006 y 2007. "Hasta un nuevo coral fue bautizado como *Tecnociatus Endesa*", recuerda. "Al cierre de 2007, la labor investigadora de la fundación se ha plasmado en un total de 74 proyectos de investigación y 33 publicaciones", informa.

Uno de los principales retos de la comunidad internacional es el re-

cho que sus emisiones totales sigan creciendo". La solución al problema no parece fácil en España. "En los próximos años va a ser necesario seguir trabajando para desarrollar un mix energético que cubra los siguientes objetivos: integrar la protección del clima, asegurar la garantía en el suministro y el mantenimiento de la competitividad española". Para García-Orcóyen estos objetivos no sólo recaen sobre la empresa sino también, y muy especialmente, sobre los go-

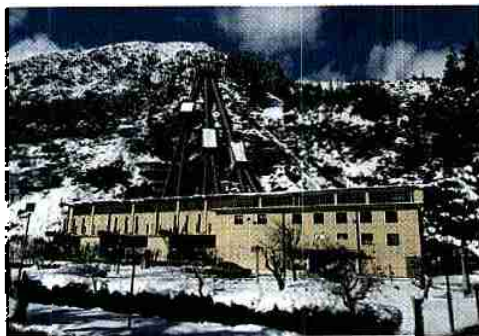


biernos y consumidores. Y plantea las claves para llevarlos a buen puerto: "Incrementar la participación de energías renovables; fomentar la eficiencia en el uso de la energía a todos los niveles; fomentar una mayor utilización del gas natural; el desarrollo de tecnologías para un uso más limpio del carbón y el desarrollo de la red de transporte de electricidad, además de hacer entender a los consumidores de energía la necesidad de ahorrarla".

En la misma línea está Víctor Viñuales, director de la Fundación Ecología y Desarrollo (Ecodes), que subraya el papel especial del sector energético para promover el desarrollo sostenible y luchar contra el calentamiento global. "Así lo determinó el año pasado la Comisión Europea en su comunicación Una política energética para Europa. La energía origina un 80% de las emisiones de efecto invernadero en Europa. La estrategia europea, con compromisos seguramente insuficientes, marca el camino adecuado: consumir menos energía, y consumir energía más limpia", señala Viñuales. Ecodes promueve el Desarrollo Sostenible enlazando el esfuerzo de administraciones públicas, empresas y grupos sociales. Nos lo explica: "Nuestro objetivo es contribuir a la construcción de un

desarrollo sostenible mediante la generación y puesta en marcha de alternativas ecológicamente sostenibles, socialmente justas y económicamente viables, tanto en España como en América Latina". Viñuales cree que el mundo empresarial debería "hacer caso a las señales que llegan tanto desde los mercados más avanzados como desde diferentes gobiernos. Carbon Disclosure Project (CDP) –organismo independiente internacional– lleva muchos años preguntando a las mayores em-

presas del mundo sobre sus políticas para mitigar el Cambio Climático, pero también sobre sus políticas y gestión de riesgos para mitigar los efectos del Cambio Climático en sus negocios. Esto hoy en día resulta "natural", pero durante los primeros años tan



■ **El Plan Estratégico de Endesa está orientado a promover un cambio hacia un modelo energético respetuoso con el medio ambiente**



ARRIBA, PROYECTO OJOS DE AGUA, EN CHILE. SOBRE ESTAS LÍNEAS, CENTRAL HIDRÁULICA DE GALLAHUANCA (PERÚ).

sólo unas pocas empresas comprendieron el mensaje".

"Adicionalmente –sigue el director de Ecodes–, un componente nada desdeñable de este CDP es que está apoyado financieramente por un grupo de grandes casas de inversión que en conjunto gestionan activos por valor de más de un billón de euros (un millón de millones). Es decir, hay numerosas señales que indican por donde va el camino". En la misma sintonía, el nuevo PES de Endesa se marca dos nuevos retos. El primero es,

según la compañía, "responder a los retos y oportunidades que ofrece el Cambio Climático. La respuesta a ese problema global pasa por cuatro grandes frentes: liderar nuevos desarrollos tecnológicos que conduzcan a menores emisiones de CO₂ y al cambio del modelo energético; participar activamente en el desarrollo de las energías renovables; desarrollar oportunidades relacionadas con la eficiencia energética y el uso racional de la energía y la cogeneración; y analizar el impulso de una cartera de Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL) a 2020".

El desarrollo tecnológico se traducirá en una fuerte inversión en I+D+i acompañada de una reconversión parcial de plantas de carbón a biomasa en los próximos cinco años, por el desarrollo de centrales de ciclo combinado –más eficientes y limpias– o en el desarrollo de la tecnología que haga posible el aprovechamiento energético del hidrógeno. "En cuanto al impulso de las energías renovables, la idea actual es constituir una nueva empresa que agrupe los activos en energías renovables de Acciona y Endesa. De esta forma, se dará lugar a la constitución de una compañía que tendrá más de 6.700 MW de potencia instalados en renovables y que podría alcanzar los 13.355 MW en 2009, fundamentalmente en parques eólicos,

con proyectos en 14 países y cuatro continentes. Esta nueva empresa no sólo estará atenta a la energía eólica, sino que abordará también proyectos de solar fotovoltaica, biomasa y minihidráulica, sin perder de vista la posibilidad de apostar por otras, como la termosolar y la eólica *offshore* (parques eólicos en el mar).

La inversión en Mecanismos de Desarrollo Limpio es uno de los compromisos más importantes de la eléctrica en su lucha contra el Cambio Climático. Lo explica Cortés: "Nos-

otros aportamos dinero por adelantado para que se hagan proyectos de Desarrollo Sostenible en países en vías de desarrollo que, por sí mismos, éstos no harían. A cambio, ellos nos ceden sus derechos de emisión de carbono". Así, Endesa logra por un lado compensar sus emisiones de CO₂ –tiene un cupo asignado por el Estado– y permite por otro transferir tecnología moderna y limpia a comunidades que carecen de ella. De esta forma, la cartera de MDL de Endesa se distribuye en 42 proyectos repartidos en Asia, África, Latinoamérica y en fondos internacionales. "Estos proyectos están relacionados por tecnologías con proyectos de biomasa, eficiencia energética, eólicos, destrucción de HFC 23 –uno de los GEI más potentes–, hidráulicos, captura de metano en vertederos, y otros", enuncia Cortés. Casi el 70% de los proyectos así financiados se destinan a países asiáticos. Los proyectos eólicos, hidráulicos y de eliminación de HFC3 se llevan la palma. El PES prevé generar nuevos proyectos en los próximos cuatro años y una nueva cartera de MDL para más allá de de 2012.

Apuestas de futuro. La captura y almacenamiento de CO₂ es otra de las significativas apuestas de futuro a nivel mundial para frenar el Cambio Climático. La UE se fijó el pasado año como meta la aplicación comercial de la captura de CO₂ en las plantas eléctricas que se surtan de combustibles fósiles antes de 2020. Se antoja indispensable desarrollar esta vía para acometer la difícil tarea, recomendada por el IPCC, de reducir hasta un 50% las emisiones GEI antes de 2050. "Hay 12 proyectos europeos de captura y almacenamiento de CO₂. Pues bien, Endesa está tratando de liderar uno de ellos, el único en España, en sus instalaciones", indica Cortés. La puesta en marcha de los doce proyectos costará entre 6.000 y 10.000 millones de euros, según la UE.

DIEGO QUINTANA

Las obras cortarán un tramo del paseo de Gràcia casi un año

BLANCA CIA, **Barcelona**

Si la calle de Balmes de Barcelona ha estado afectada dos años y medio por las obras de los Ferrocarrils de la Generalitat y del metro, el relevo lo tomará ahora el paseo de Gràcia con dos obras, también ligadas a la mejora de la conexión de las líneas 3 y 5 de metro en Diagonal y la colocación de ascensores en la estación de la 3 de Passeig de Gràcia.

Barcelona se enfrenta a un verano de obras que supondrán restricciones de tráfico y también de transporte público. Muchas de ellas están relacionadas con el impacto de infraestructuras ferroviarias, otras con colectores y mejoras de la pavimentación en un total de 55.000 metros cuadrados. Estas últimas se han marcado como fecha límite mediados de septiembre, pero las vinculadas a infraestructuras superarán el otoño. Pese a que el regidor de Movilidad, Francesc Narváez, insistía ayer en que las obras de verano están muy atomizadas, el centro de la

ciudad y el barrio de Gràcia se resentirán especialmente de los trabajos en la calle.

El paseo de Gràcia entre Diagonal y Provença tendrá importantes restricciones de tráfico durante el mes de agosto en el tronco central por las mejoras del intercambiador de las líneas 3 y 5 del metro. Y por ese mismo motivo —se tiene que trabajar muy cerca de la bóveda de los túneles— se interrumpirá la línea 5 de metro entre Sagrada Família y Hospital Clínic los primeros 10 días de agosto. El recorrido lo cubrirán autobuses lanzadera. Ese mismo paseo, entre Aragó y Consell de Cent, se quedará sin el lateral del lado del Llobregat a partir de julio y se prevén 11 meses de trabajos.

Gràcia vivirá un mes de julio y parte de agosto —salvo la semana de fiestas, cuando las obras se detendrán— con restricciones de tráfico. En la parte de la Ronda del General Mitre que discurre soterrada a la altura de la plaza de Lesseps, los cortes serán en los dos sentidos hasta el

Principales obras del verano

Situación (tipo de obra)	Afectación		Fechas o duración de la obra
Pº de Gràcia entre Consell de Cent y Aragó (ascensores L3)		Corte del lateral Llobregat	11 meses
		Corte de un carril del tronco central sentido mar	4 meses (julio-octubre)
Pº de Gràcia entre Provença y Diagonal (intercambiador de las L3 y L5)		Corte de la L5 del metro entre Hospital Clínic y Sagrada Família	Del 1 al 10 de agosto
		Corte del carril bus sentido mar y de 2 carriles centrales sentido montaña	1 mes (agosto)
Gran de Gràcia (escaleras mecánicas de la est. Fontana de la L3)		Corte del carril bus	12-18 de julio
		Corte del servicio de metro	12, 13 julio, 19 y 20 de julio
Pl. de Lesseps (instalación de mamparas)		Corte de los dos sentidos del tramo soterrado de la Rda. de Gral. Mitre y de un carril de Gran de Gràcia	2 meses (desde las 22.30 a las 6 h)
Ctra. de Coliblanco (modificación del trazado del Trambaix)		Corte de un tramo de 150 m sentido L'Hospitalet de Llobregat	Del 15 al 30 de agosto
		Interrupción del servicio del Trambaix en ese tramo	
Av. Meridiana (construcción de una salida de emergencia de la L9 del metro)		Supresión de un carril de entrada a la ciudad a la altura de la c/ de Felip II	2 meses (del 15 de julio al 15 de septiembre)

Afectación del tráfico

Afectación del transporte público

EL PAÍS

28 de agosto sólo por la noche. Pero, de rebote, también se verá afectado un carril de Gran de Gràcia. Esa misma calle se quedará con un solo carril a la altura de Fontana entre los días 12 y 18 de julio. El motivo es la sustitución de las escaleras mecánicas de la estación de metro de la línea 3. Estos trabajos preocupan especialmente al Consisto-

rio por el poco espacio de la calle y porque la escalera mecánica se tiene que instalar de una sola pieza, hasta el punto de que será necesario desmontar buena parte de la entrada a la estación. La reforma de la plaza de las Glòries arrancará con el desmantelamiento del interior del anillo, lo que no tendrá impacto en el tráfico.



La Xunta reclama ahora que la línea del AVE sirva para mercancías

Caride corrige al Gobierno de Fraga, que pidió transporte sólo de pasajeros

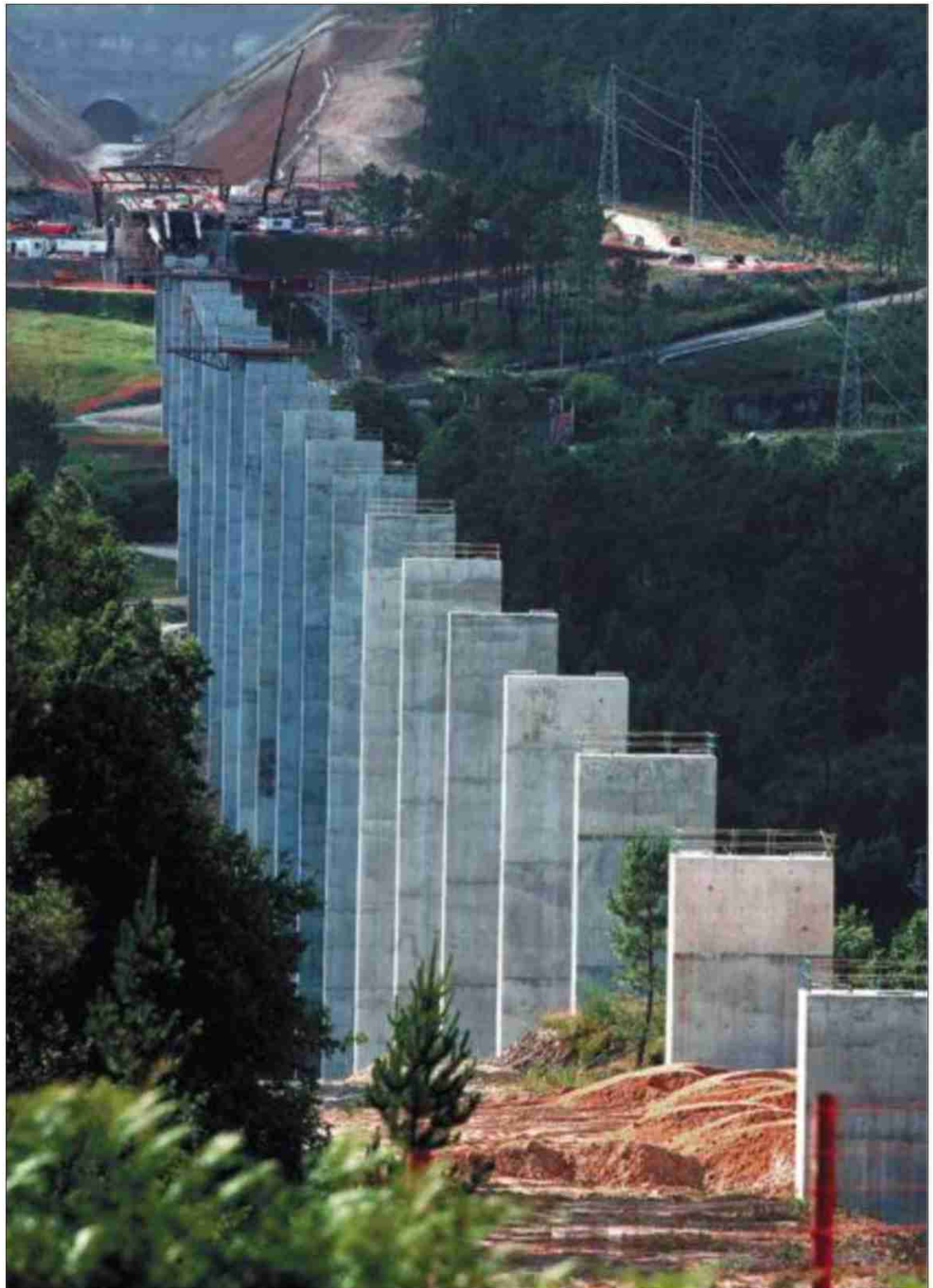
La Xunta ha solicitado al Ministerio de Fomento que el AVE sea "compatible" con líneas mixtas de viajeros y mercancías. Así lo desveló ayer la conselleira de Política Territorial, María José Caride, quien admitió la "preocupación" del Gobierno gallego por el tema. "Es una demanda que no se puede dejar a la improvisación", dijo, "y ha sido expuesta repetidamente ante Madrid". En la Xunta, sin embargo, aún esperan respuesta.

Caride, que inauguraba en A Coruña un congreso internacional de ingeniería de transporte, se refirió a la reciente huelga de camioneros para advertir de "la necesidad de buscar sistemas alternativos de transporte de mercancías". "Demandamos soluciones técnicas que garanticen que las líneas de alta velocidad que conectarán entre sí las ciudades

Expertos dudan que se puedan cumplir plazos y terminar la obra antes de 2012

gallegas no sean para uso exclusivo de los viajeros". La titular de Política Territorial echó así por tierra una de las herencias de la anterior Xunta de Fraga Iribarne. El ejecutivo del PP había arrancado de Fomento precisamente lo contrario: que el tren de alta velocidad no fuese de "altas prestaciones", con operatividad para viajeros y mercancías, como pretendía originalmente el Gobierno central.

El catedrático de la Escuela Superior Técnica de Ingenieros de A Coruña, Miguel Rodríguez Bugarín, presente en el encuentro, indicó que "hay soluciones técnicas, pero es necesario planificarlas", antes de manifestar sus dudas sobre la finalización de la obra en 2012.



Viaducto de O Carballiño para el tren de alta velocidad. / DANIEL ATANES



Caride pide a Fomento que el AVE posibilite el transporte de mercancías

La conselleira insiste en el objetivo de 2012 frente al escepticismo de los expertos

PAOLA OBELLEIRO
A Coruña

A la incertidumbre que planea sobre los plazos de ejecución del AVE en Galicia, se une ahora un nuevo nubarrón, la necesidad de que esas líneas ferroviarias no sirvan sólo para el transporte de viajeros, sino también para el de mercancías. La conselleira de Política Territorial, María José Caride, desveló ayer la honda "preocupación" del Gobierno gallego por conseguir del Ministerio de Fomento "la compatibilidad" del AVE con líneas ferroviarias mixtas de viajeros y mercancías. Esa demanda "no se puede dejar a la improvisación" por lo que ya ha sido repetidamente expuesta ante el ejecutivo de Madrid, según la consellería. Pero aún se está a la espera de una respuesta.

La reciente huelga de los camioneros puso de manifiesto, ahondó Caride, la necesidad de buscar sistemas alternativos de transporte para las mercancías, y refuerza la reivindicación de convertir en mixta la red ferroviaria de alta velocidad, que implica un ancho de vía internacional más estrecho que el ibérico, por el que ahora circulan los trenes de carga. La conselleira aprovechó su intervención en la apertura, ayer en A Coruña, del VIII Congreso Internacional de Ingeniería del Transporte para desvelar esta "preocupación de Galicia" y demandar "soluciones técnicas que garanticen que las líneas de alta velocidad que conectarán entre sí las ciudades gallegas, desde la frontera portuguesa hasta Ferrol, así como Galicia con Madrid, no sean para uso exclusivo de los viajeros". Una reclamación de la Xunta que echa por tierra una de las herencias del Gobierno de Manuel Fraga, que en su última etapa consiguió arrancar de Fomento precisamente lo contrario: que el AVE en Galicia no fuese de "altas prestaciones", con uso mixto para viajeros y mercancías como pretendía inicial-



María José Caride, ayer en Ourense con el presidente de Copasa y el alcalde de la ciudad. / DANIEL ATANES

mente el ministerio. El documento fue modificado a petición del PP, que temía que esa doble función retrasara la llegada del AVE a Galicia.

La falta de alternativas para hacer compatible la alta velocidad, ideada sólo para viajeros,

"Dudo mucho que se pueda cumplir el plazo", afirma el catedrático Bugarín

con el transporte ferroviario de mercancías es un "gran problema", confirmó el catedrático de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de A Coruña y director del grupo de Ferrocarriles y Transportes de la Universidad, Miguel Rodríguez Bugarín. Pre-

sidente del comité organizador del congreso, este experto coincidió con la conselleira en la imperiosa necesidad de reclamar un sistema mixto ferroviario que garantice el transporte de mercancías. "Hay soluciones técnicas" para posibilitarlo, aseguró Bugarín, "sólo falta que se planifiquen". En el eje atlántico Vigo-A Coruña, donde se adapta la actual línea ferroviaria para que los trenes circulen a 200 o 220 kilómetros por hora, es "una operación fácil", según este catedrático, cambiar el ancho de la vía. Otra cosa es en la línea de nuevo trazado del AVE Santiago-Ourense-Madrid, ya que requiere una electrificación de la vía no prevista. En todo caso, para Rodríguez Bugarín, es igualmente "preocupante" que grandes infraestructuras como el futuro puerto exterior de A Coruña se construyan sin tener garantiza-

do un acceso ferroviario. Y tampoco es tranquilizante para el conjunto de Galicia la incertidumbre que planea sobre la construcción del AVE. "Dudo mucho, con la marcha de los acontecimientos que se cumpla el plazo de 2012, va a ser muy difícil", pronosticó este experto. Avaló su tesis con un dato: "Se ha dejado para el final la construcción del tramo más complejo", el de Ourense-Lubián (Zamora) aún sin iniciar y que por razones orográficas "tiene muchas papeletas de generar problemas o pequeños retrasos en la obra".

Pero Caride sostiene que, siempre que se liciten todos los tramos el próximo año, la conexión con la Meseta esté en el plazo prometido de 2012. "Preferiría que todos los tramos estuviesen ya en construcción pero la realidad es la que es", admitió la conselleira



RELACIONES TRANSPIRENAICAS

Compromiso entre Francia y España para mejorar el Portalet

► La región de Pirineos Atlánticos y la DGA estudian fórmulas para acondicionar ese paso

► El departamento galo, convencido de que París reaccionará ante la Travesía Central

R. LOZANO
rlozano@aragon.elperiodico.com
ZARAGOZA

Los gobiernos regionales de Aragón y del departamento francés de Pirineos Atlánticos asumieron ayer un compromiso público para mejorar el paso fronterizo del Portalet, un nexo carretero entre ambas zonas cuyo deficiente estado obliga a cierres constantes en invierno a causa de las nevadas. El consejero aragonés Javier Velasco y el galo Jean Jacques Lasserre apuntaron la posibilidad de formalizar algún tipo de acuerdo para impulsar conjuntamente el acondicionamiento de esta vía.

Velasco recibió en la sede de la DGA a una delegación de representantes municipales y regionales de Altos Pirineos, encabezada por Jean Jacques Lasserre, vicepresidente del consejo general de la región francesa. El grupo ha tenido ocasión de visitar la Expo, conocer Pla-Za y recibir información sobre Aragón. Ambos dirigentes coincidieron en que las comunicaciones por carretera son una «debilidad» en la relación entre ambas regiones. De hecho, el vicepresidente galo consideró que la actuación en esta materia es «urgente».

El paso del Portalet compete directamente a los entes regionales (une la carretera autonómica aragonesa A-136 con la francesa RD 934), y cada invierno sufre constantes inci-



►► Velasco (segundo por la derecha), junto a los representantes galos.

El trazado, limitado por las exigencias «técnicas, sociales y ambientales»

►► Jean Jacques Lasserre, vicepresidente del consejo general de la región francesa de Pirineos Atlánticos, no quiso entrar ayer a tomar parte en el debate del posible trazado de la Travesía Central del Pirineo, a diferencia de su homólogo de Midi-Pyrénées, Martin Malvy, quien se ha mostrado predispuesto a trabajar para que el paso atravesase ese territorio. Al respecto, Lasserre comentó que esta actuación es «excepcionalmente compleja». Y abogó por «encontrar un compromiso entre las exigencias técnicas, las sociales y las ambientales».

dencias, pues se corta al tráfico cada vez que hay nevadas copiosas, causando verdaderos problemas de comunicación a los habitantes del Alto Gállego y la Jacetania.

«El Portalet es una responsabilidad regional y vamos a trabajar mucho más rápido, porque depende de nosotros», señaló Lasserre, quien añadió que podrían buscarse fórmulas similares a la establecida para las conexiones entre su región y Navarra (de limpieza conjunta de las carreteras). En la misma línea, Javier Velasco comentó que se estudia la formalización de algún tipo de acuerdo interregional como el que se ha cerrado para el mantenimiento del túnel de Bielsa.

Lasserre también se mostró convencido de que el Gobierno francés debería «acelerar» las obras de mejora en otras carreteras de su competencia, como la RN 134, que enlaza con Aragón a través del túnel del Somport y que supone un auténtico

cuello de botella para el tráfico, dadas sus notables carencias.

TRAVESÍA CENTRAL // El dirigente galo también se refirió al proyecto de construcción de la Travesía Central del Pirineo, un túnel ferroviario que cruzaría el macizo por Aragón y a cuyo favor ya se han posicionado las regiones del sur de Francia. Jean Jacques Lasserre confió en que el Ejecutivo de Sarkozy tendrá una «reacción rápida» para impulsar definitivamente esta actuación (que nunca ha sido priorizada por París), ya que es una obra «obvia y esencial».

Lasserre destacó que los pasos pirenaicos de ambos extremos (Irún y La Junquera) están a un paso de la saturación y manifestó: «Nuestro deseo es empujar fuerte para que la Travesía Central del Pirineo se haga realidad. Tenemos que estar a la altura y a nosotros nos corresponde vencer a nuestras comunidades y a nuestros responsables». ■



Treinta obras complicarán el verano a los barceloneses

Las zonas más conflictivas serán el paseo de Gràcia y Lesseps

Montse Espanyol

BARCELONA- Ha pasado San Juan y hay quien se rasca las primeras picadas de mosquito de la temporada, pero en Barcelona no se puede decir que es verano hasta que empieza el maratón de obras públicas. Un año más, el Ayuntamiento de Barcelona aprovechará que en julio y agosto hay menos gente y tráfico para hacer obras. Aunque este año los trabajos son menos, una treintena, los que se harán pondrán a prueba la paciencia de ciudadanos y turistas. Los puntos más conflictivos se localizarán en el paseo de Gràcia, Lesseps, Glòries y la estación de Fontana (L3).

El concejal de Movilidad, Francesc Narváez, avisó ayer de que nos enfrentamos a un verano de «muchas obras pequeñas» y «muy atomizadas». Los trabajos más molestos serán los de paseo de

Gràcia. Las obras para hacer accesible la estación de Metro obligarán a cortar el lateral de bajada entre Aragó y Consell de Cent durante siete meses. Durante cuatro meses también se cortará uno de los dos carriles centrales en sentido mar.

También complicarán el tráfico las obras para instalar escaleras mecánicas en la estación de Fon-

tana (L3). La Línea 3 estará cortada los fines de semana del 12-13 de julio y del 19-20. Entre el 12 y 18 de julio, además se ocupará el carril bus de Gran de Gràcia. Los trabajos se hacen en julio para evitar las fiestas de Gràcia.

Para evitar aún más follón durante las fiestas del barrio, se pararán las obras de urbanización de la plaza Lesseps, otro punto negro del catálogo de obras verano 2008.

Las obras del Metro obligarán a dejar fuera de servicio la L5 entre las estaciones de Hospital Clínic y Sagrada Familia. Los trabajos para la mejora del intercambiador de Diagonal de las Líneas 3 y 5 seguirán afectando la movilidad del Eixample.

Narváez destacó la remodelación de la plaza de les Glòries. Este verano empezarán a desmontar algunas de las piezas que forman este tambor.

Se renovarán 32.716 metros cuadrados de pavimento de calles de la ciudad

Las obras de accesibilidad y renovación del Metro serán las más molestas

A Coruña acapara la mitad de la obra pública gallega y triplica la que se destina a Ourense

La provincia atlántica recibió 3.152 millones en los últimos 4 años, frente a los 912 de la ourensana

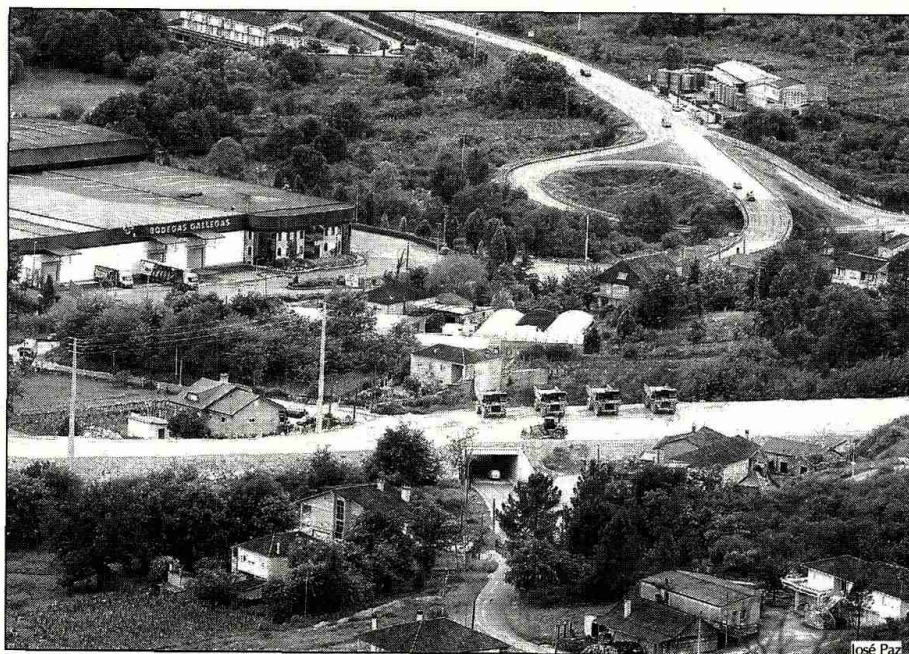
• El balance de obra pública de los últimos años muestra que A Coruña resulta siempre la gran beneficiada de Galicia, y se lleva el triple de inversiones que Ourense. Además, la mayor inversión que recibió ésta fue en 2004 para contratos del AVE, una obra no específica de la provincia, puesto que su fin es que llegue hasta A Coruña.

OURENSE • LR

Si se analiza la evolución de la inversión de las Administraciones en los últimos cuatro y seis años en las provincias gallegas, se refleja perfectamente el desigual reparto por el que A Coruña resulta como la gran beneficiada por la obra pública, ya que está recibiendo prácticamente la mitad del gasto programado cada año. Mientras, Ourense tiene que conformarse con recibir porcentajes que rondan el 10% del total de Galicia y en ocasiones ni lo alcanzan. Y la diferencia en la inversión per cápita es aún más sangrante: en lo que va de año, cada coruñés recibió 600 euros (en este caso de obra licitada) y cada ourensano, sólo 127,18).

Así, en los últimos cuatro años, la obra pública adjudicada en Galicia suma 7.266 millones de euros, según los datos que recopila la Federación Gallega de la Construcción. De ese importe, A Coruña recibió más de 3.152 millones, mientras que Ourense se sitúa a la cola de Galicia, con una inversión en cuatro años que suma 912,7 millones de euros.

El mejor trato que recibe la provincia coruñesa se nota principalmente en las inversiones del Estado, ya que suele ser la Administración que más gasta en esta provincia. En concreto, en el



Obras de conexión de la autopista a Santiago con la autovía A-52, en Barbantes.

Comparativa inversiones A Coruña - Ourense

	A CORUÑA				OURENSE			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
Total	1.024.394.113	761.225.551	454.862.228	911.781.273	432.242.383	111.458.391	176.605.861	192.474.522
Xunta	166.788.840	207.007.220	102.701.973	422.502.224	44.701.119	72.631.735	112.338.958	72.904.947
Estado	685.666.725	279.137.811	236.626.955	311.047.875	354.803.855	10.052.368	34.314.952	100.004.618
Universidades	101.399.313	161.060.667	10.773.756	65.724.186	4.506.399	3.761.689	4.683.592	3.917.633
Administraciones locales	70.549.233	114.025.850	104.759.543	112.506.987	28.231.008	25.012.596	25.258.357	13.647.353

(datos en euros)

periodo 2004-2007 financió obras por un total de 1.512 millones de euros. En el caso de Ourense, el Estado sólo ha contratado obras por valor de 499 millones de euros (la tercera parte de lo que destinó a la provincia coruñesa).

En lo que respecta a la Xunta, las inversiones contratadas en A Coruña durante los últimos cuatro años suman una cuantía de

899 millones de euros, cifra que prácticamente triplica a la destinada a Ourense (unos 302 millones).

No obstante, también cabe considerar que el mayor peso que tienen las instituciones universitarias en la provincia coruñesa ha motivado una actividad inversora superior a la de Ourense. En concreto, las universidades sumaron contrataron obras

por valor de 338 millones de euros, cuando el montante en Ourense fue muy inferior (16,8 millones). Los datos también reflejan una menor capacidad de las administraciones locales, ya que la Diputación de A Coruña ha dedicado a inversión pública una 82 millones de euros, frente a los 26 de Ourense. En el caso de los concellos, la proporción de inversión es similar.

► Inversiones con destino final en otras ciudades

De los 912 millones adjudicados que ha recibido Ourense en los últimos cuatro años, más de la tercera parte fueron consignados por el Estado en el año 2004, en concreto, casi 355 millones. Se corresponden con la contratación de proyectos y obras de plataforma para construir el tren de alta velocidad en Ourense y Santiago, lo que motivó un nivel inversor por parte del Estado que no se ha vuelto a alcanzar en años siguientes (de hecho, en 2005 sólo invirtió 10 millones, en 2006 fueron 34 y en 2007 alcanzaron los 100 millones).

Cabe considerar, no obstante, que se trata de una obra que no se realiza para beneficio directo de Ourense, sino que le repercute en la medida que es necesario su paso por aquí para llevar las nuevas infraestructuras ferroviarias a las ciudades atlánticas, especialmente hasta A Coruña.

Licitación

Si bien los datos referidos corresponden a adjudicaciones (valor por el que realmente se contrata una obra), el Observatorio de la Construcción de Seopan realiza un informe sobre licitación de obras desde el año 2000, lo que permite ofrecer una perspectiva más histórica, aunque se trata de un dato no tan exacto (la licitación corresponde al valor por el que la Administración saca a contrato una obra, pero luego suele adjudicarla a un precio más bajo). Según estos datos, las obras licitadas desde el año 2000 en A Coruña suman 5.816 millones, cuatro veces más que las de Ourense (1.510 millones).

Claro que los datos de licitación de obra pública en los primeros meses de 2008 parecen indicar que la gran diferencia que existe entre ambas provincias va a continuar, ya que en A Coruña se licitaron obras por 680 millones, frente a sólo 42,8 en Ourense.



O.J.D.: 97045
E.G.M.: 584000

La Voz de Galicia

Fecha: 03/07/2008
Sección: PORTADA
Páginas: 1,6

**Fomento tardó tres años
en rehacer el proyecto
del AVE entre Zamora
y Lubián » 6**



Comunicó a la Xunta que tuvo que rehacer los proyectos de Cascos al no adaptarse a la red de altas prestaciones

Fomento replanteó 135 kilómetros de AVE por la baja calidad del diseño

Este hecho explicaría en parte el retraso de tres años que arrastra el tramo entre Zamora y Lubián

Pablo González

REDACCIÓN | Los tres años de retraso que arrastra el tramo Zamora-Lubián en la línea de alta velocidad a Galicia tendrían su origen en la baja calidad de los proyectos encargados a principios del 2004 por el entonces ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, según la explicación dada por el ministerio a la Xunta y a miembros de la comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados.

Así, la Dirección General de Ferrocarriles habría encargado una amplia revisión de las consultorías técnicas a finales del 2006, con más de un año de retraso sobre la entrega efectiva de los proyectos, que se adjudicaron a mediados del 2004 y se finalizaron en el verano del 2005. Este replanteamiento técnico, basado en que los proyectos no se adaptaban a la red ferroviaria de altas prestaciones por su baja calidad —siempre según la versión de Fomento—, afectó a cinco tramos entre Zamora y Pedralba de la Pradería que suman unos 113 kilómetros.

Para los 22 kilómetros restantes entre Pedralba y Lubián se decidió encargar un estudio complementario para construir con vía doble este tramo y habilitar un segundo túnel en Padorno que no estaba previsto en el proyecto inicial, tal y como publicó La Voz.

Esta fase de revisión técnica terminó ya para dos tramos cuya licitación se autorizó la semana pasada —Perilla de Castro-Otero de Bodas; Otero-Cernadilla— y para un tercero —el más próximo a Zamora— cuya contratación será autorizada en los próximos días por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT).

Cuatro años de redacción

Fuentes relacionadas con el proyecto inicial del acceso ferroviario a Galicia consideran que Fomento «ha elaborado una disculpa para disimular el retraso inexplicable en este tramo», cuyas obras, aseguran, deberían haber empezado en el 2006.

Sin embargo, la redacción de estos proyectos —tanto los originales como los reformados— se ha prolongado durante cuatro años, un período superior a lo que se tarda en construir un tramo de alta velocidad.



LEANDRO

CONGRESO DE TRANSPORTES

La conselleira admite que le gustaría que todo el trazado ferroviario estuviera en obras

En la apertura del octavo Congreso de Ingeniería del Transporte que se celebra en A Coruña, la conselleira de Política Territorial, María José Caride, admitió que le gustaría que todo el trazado de alta velocidad a Galicia estuviera ya en obras. Al ser preguntada si está satisfecha con el ritmo de tramitación del tramo Zamora-Lubián, Caride manifestó: «Como todos os galegos, preferiría que xa estiveran todos os tramos en obras e que o tren de alta velocidade estivese xa en Galicia, pero a realidade dos proxectos é así». En referencia a este recorrido, recordó que «hai algúns tramos que hai que esixir que se saquen a licitación, porque xa están en condicións».

Caride resaltó que cuando el eje atlántico de alta velocidad se termine pasará del millón de viajeros actuales a los cinco millones y, durante su intervención en la apertura del Congreso, mostró su preocupación por cómo se afrontarán las conexiones por tren con los puertos cuando en la red ferroviaria gallega se utilice mayoritariamente el ancho internacional.

La conselleira enumeró como asignaturas pendientes en cuestión de transportes la conexión con la cornisa cantábrica por medio de la A-8, así como los nuevos accesos de altas prestaciones a la Meseta y Portugal.

Vía en placa

En el octavo Congreso de Ingeniería del Transporte, que se celebrará hasta el viernes en A Coruña, se presentará la primera vía en placa de diseño español destinada a trenes de alta velocidad. El profesor de la Escuela de Ingenieros de Caminos de A Coruña, Miguel Rodríguez Bugarín, destacó que este tipo de vías que no utilizan balasto son mucho más seguras, pero hasta ahora eran de patente alemana, por lo que España «se ahorrará dinero en los royalties».

El congreso pretende convertirse en una fábrica de ideas para mejorar la movilidad en las ciudades o en las vías de comunicación interurbanas. En este sentido, Ángel Aparicio, director del Centro de Estudios y Experimentación del Ministerio de Fomento, apostó por acometer un profundo rediseño del transporte urbano e interurbano.

INFRAESTRUCTURAS

El túnel del AVE y las Cercanías costará 318 millones de euros y se licitará a finales de 2009

El soterramiento de un cruce de vías en Alboraija obliga a modificar el trazado del Valencia-Castelló

L. Ballester Beneyto, Valencia
El Ministerio de Fomento aprobó ayer definitivamente el estudio informativo del túnel para el AVE y las cercanías que atravesará el subsuelo de Valencia. Un trámite que cierra la primera fase, más burocrática, de este tipo de proyectos. Ahora ya se redacta el proyecto de construcción (el que baja al detalle, casi metro a metro, de por dónde discurre el trazado y define cómo se ha de ejecutar) y, después, el siguiente paso será licitar las obras del túnel o eje pasante.

En el comunicado remitido ayer por el Ministerio de Fomento no se da ninguna fecha para el inicio de las obras. Pero se puede deducir. El proyecto de construcción del túnel se adjudicó el pasado mes de febrero a la empresa Sener Ingeniería y Sistemas SA, con un plazo de redacción de 18 meses (que vence alrededor del mes de septiembre de 2009). Hasta que no se acaba el proyecto de construcción no se convocan los concursos de obras. Por tanto, la ejecución del túnel pasante no se licitará hasta finales de 2009 o principios de 2010.

Sener no tendrá excesivos problemas en la redacción del proyecto ya que esta consultoría también ha sido la responsable del estudio informativo de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia (y de todos los trazados del AVE a la Comunitat Valenciana), así como el de la Estación Central de Valencia, junto al arquitecto César Portela.

Coste de ejecución

Otro dato novedoso aportado ayer por el Ministerio de Fomento es el coste del túnel del AVE y las Cercanías que ascenderá a 318 millones de euros (casi 53.000 millones de las antiguas pesetas a razón de 5.400 millones de pesetas cada uno de los 9,7 kilómetros que tendrá este tramo). 5,6 se ejecutarán en túnel (básicamente bajo la Gran Vía Marqués del Turia y la avenida de Aragón) y se usará un topo para excavar la infraestructura.

Además, se excavará lo más profundo posible para evitar las afecciones a los edificios de l'Eixample de la ciudad. De hecho, «se

■ Cada kilómetro del eje pasante costará 32,7 millones de euros (5.400 de pesetas)

■ La empresa Sener finalizará el proyecto de construcción en septiembre de 2009

REACCIONES



RICARDO PERALTA

DELEGADO DEL GOBIERNO EN LA COMUNITAT

“La solución definitiva al transporte ferroviario de la capital, la alta velocidad, ya está a la vuelta de la esquina”



RITA BARBERÁ

ALCALDESA DE VALENCIA

“Es una buena noticia para Valencia, porque lo que queremos es que llegue cuanto antes”



MARIO FLORES

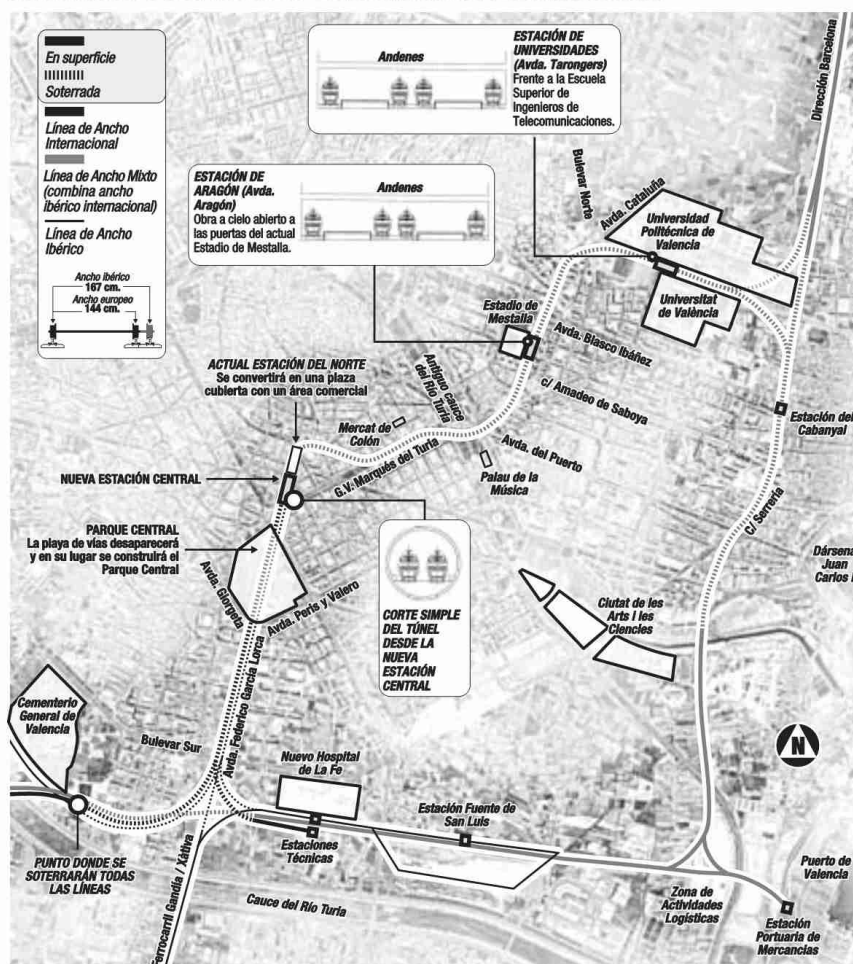
CONSEILLER DE INFRASTRUCTURES

“El Ministerio de Fomento debe poner fecha a la ejecución del túnel una vez resuelta la tramitación previa”

instalarán testigos tanto interiores como exteriores, durante la fase de obra y la de explotación» para evitar que las vibraciones afecten a los inmuebles por donde discurren los trenes de cercanías y los de alta velocidad.

Otra de las novedades incorporada por Fomento al estudio informativo es el soterramiento del cruce de vías del AVE y las cercanías (una infraestructura que se conoce como salto de carnero) en el entorno del barranco del Carraixet que en lugar de hacerse con desmonte (que puede llegar a alcanzar hasta 15 o 20 metros) se hará bajo tierra. Esta modificación, advierte el ministerio, «implica un cambio de trazado en el tramo siguiente (Valencia-Castelló) que podría suponer modificaciones en las afecciones a las edificaciones dispersas en la confluencia de ambos tramos». Aunque, concluye, «el proyecto de construcción considerará la mínima afección a estas edificaciones e incluirá un estudio acústico de detalle de la nueva situación».

Red Arterial Ferroviaria de Valencia ACCESOS Y EJE PASANTE DEL AVE



Fuente: Ministerio de Fomento

LEVANTE-EMV

Los alcaldes de L'Horta Nord piden otra reunión

J. T., Alboraija
Los alcaldes de la comarca de l'Horta Nord afectados por el trazado del AVE a Castelló pedirán una reunión con el Director General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para conocer sus planteamientos respecto al trazado. El alcalde de Alboraija y portavoz de los alcaldes del PP, Manuel Álvaro, recordó que tras la reunión de Foios ya pidieron una entrevista pero que el ministerio no les ha contestado por lo que reiterarán su petición una vez se ha descartado el trazado alternativo que plantearon en paralelo al by-pass.

Álvaro indicó que en función de los compromisos decidirán si emprenden «otro tipo de actuación». Sobre el trazado descartado, los alcaldes quieren saber «si el AVE tendrá en cuenta las cuestiones medioambientales y de sostenibilidad

MUNICIPIOS SIN MEJORAS

Atasco en Puçol

■ El portavoz de los alcaldes del PP de l'Horta Nord, Manuel Álvaro, recordó que hay municipios a los que no se ha dado solución, como Puçol, y otros con los que no se ha hablado, como Massalfassar.

ambiental y paisaje del Plan de la Huerta» o cómo afectará el AVE a las infraestructuras de los municipios o la conectividad, explicó Álvaro. En función de los resultados de la reunión fijarán una estrategia y el alcalde de Alboraija explicó que si la dirección general atiende a las demandas «será más difícil seguir» con la defensa del trazado alternativo.

El alcalde de Albuixech y representante del PSPV, José Vicente An-

dreu, indicó que el escrito del ministerio «dice claro que existe un convenio» entre la Generalitat y el Ayuntamiento de Valencia de 2003 y que entonces el PP gobernaba las tres administraciones. Aún así, Andreu indicó que «no estamos hablando de ningún partido sino de algo que nos afecta a todos» por lo que indicó que se sumará a las iniciativas que se emprendan el resto de alcaldes por el «beneficio del pueblo y la comarca».

El secretario general del Bloc de l'Horta Nord, Enric Carbonell, afirmó que «decir en 2008 que el trazado alternativo retrasaría 5 años el AVE es una ironía porque el documento ya se presentó en 2002 y no hubo respuesta». Carbonell indicó también que «apostar por destruir un comarca y por la destrucción de un paisaje histórico por seis minutos es una vergüenza».

**CASTELLAR ▷ URBANISMO****GISA licita la dirección de obras del colegio público El Sol i la Lluna****Pendiente la ejecución del proyecto**

A.F.

Pocos días después de que la Generalitat diese el visto bueno a la construcción del CEIP El Sol i la Lluna con una consignación presupuestaria de 5,9 millones de euros, la empresa pública Gestió d'Infraestructures (GISA) ha convocado el concurso para adjudicar la dirección de obras del futuro centro docente.

La dirección de las obras, con un presupuesto de 205 mil euros, incluye también la de los trabajos previos de acondicionamiento del terreno.

Tres plantas

El nuevo centro escolar se construirá a los terrenos que actualmente ocupan las antiguas piscinas municipales. Será de dos líneas de educación infantil y primaria y su capacidad será de 450 alumnos. El edificio tendrá

una superficie de 3.500 metros cuadrados, que se repartirá en tres plantas.

En la planta baja, al nivel de las antiguas piscinas, estarán las doce aulas de primaria y once complementarias, lavabos, vestuarios y diversas instalaciones técnicas como la caldera.

La planta primera será la destinada a las instalaciones de educación infantil. Cada una de las seis aulas dispondrá de lavabo propio. También habrá una aula de psicomotricidad, otra para pequeños grupos, un espacio de destinado al AMPA, una biblioteca, la cocina y el comedor.

En la planta superior estará la dirección del centro, secretaría, conserjería, una sala para profesores y otra de espera.

El colegio público utilizará las instalaciones deportivas del pabellón Dani Pedrosa, con entrada por la calle Sant Feliu ■

Barreda presenta una autovía que unirá Ciudad Real, Cuenca y Guadalajara

Está previsto que las obras de 'La Transmanchega', presentada ayer mismo en Alcázar de San Juan (Ciudad Real), comiencen a principios de 2012 y finalicen en el año 2014

• Supondrá una inversión estimada de 600 millones, y beneficiará directamente a más de 380.000 ciudadanos que, así dispondrán de otros 130 kilómetros de oportunidades.

LA TRIBUNA / CIUDAD REAL

El presidente de Castilla-La Mancha, José María Barreda, anunció ayer en Alcázar de San Juan (Ciudad Real) la puesta en marcha de una nueva autovía que, partiendo de Ciudad Real, conectará directamente con Cuenca y Guadalajara. La denominada 'Transmanchega' supondrá una inversión estimada de 600 millones de euros, y beneficiará directamente a más de 380.000 castellano-manchegos que, de esta forma, dispondrán de 130 nuevos kilómetros de oportunidades para el crecimiento sostenible y la mejora de la calidad de vida en la región.

Esta nueva infraestructura partirá de la A-43, a la altura de Daimiel, y atravesará un total de 33 municipios de la región: Ciudad Real, Daimiel, Puerto Lápice, Herencia, Villafranca de los Caballeros, Alcázar de San Juan, Quintanar de la Orden, La Puebla de Almoradil, Rozalén, Paredes, Alcázar del Rey, Villanueva de Alcardete, Villamayor de Santiago, Carrascosa del Campo, Cuenca, Mota del Cuervo, Manzanares, Villarrubia de los Ojos, Tarancón, Villa de Don Fadrique, Madridejos, Campo de Criptana, El Toboso, Corral de Almaguer, Hontanaya, Pozorrubio, Almonacid del Marquesado, Montalvo, Horcajo de Santiago, Almedros, Villarrubia, Uclés y Guadalajara.

La nueva autovía, que mejorará considerablemente las comunicaciones directas entre Ciudad Real, Cuenca y Guadalajara apoyándose en la A-40 y en la Autovía de La Alcarria, es el sexto eje regional de Castilla-La Mancha en alta capacidad junto con la Autovía de Los Viñedos, las autovías, aún en ejecución, de La Sagra y del IV Centenario, y las de Cuenca-Albacete y Toledo (en proyecto).

'La Transmanchega' enlaza con la red de autovías y autopistas A-43 (Autovía Extremadura-Levante); A-4 (Autovía Madrid-Andalucía); CM-42 (Autovía de Los Viñedos); AP-36 (Autopista Ocaña-LA Roda, a través de la N-301); A-3 (Autovía Madrid-Comunidad Valenciana); A-40 (Autovía de Castilla-La Mancha) y CM-40 (Autovía de La Alcarria).

Esta nueva infraestructura se construirá además de la prevista para La Almarica y esa parte sur de la provincia de Cuenca. Además, a partir de este momento, Tarancón ofrece como atractivo una impecable red de comunicaciones



El presidente Barreda presentó ayer en Alcázar de San Juan la nueva vía de alta capacidad. / RUEDA VILLAVEDE

con el resto del país, mediante cinco autovías.

REDUCCIÓN DE TIEMPOS. Gracias a esta nueva infraestructura, que supone un eje alternativo a la A-4 para los tráficos Sur-Suroeste y Nor-Noreste sin necesidad de atravesar Madrid, los tiempos de recorrido podrán reducirse hasta en un 30 por ciento.

En este contexto destacó la necesidad de insertar el corazón de La Mancha en el entramado viario de la red de autovías y autopistas y contribuir así al desarrollo socioeconómico de los municipios de una de las zonas demográfica-

mente más importantes de la región. «Estamos convirtiendo nuestra posición geográfica en una auténtica ventaja económica», rubricó José María Barreda a la vez que ratificó que en dos años el 95 por ciento de la población de Castilla-La Mancha estará viviendo a menos de media hora de una autovía o autopista.

«Estas infraestructuras son fruto del esfuerzo y del trabajo de la sociedad de Castilla-La Mancha y los gobiernos lo único que hacemos es dar prioridad a lo más importante fomentando la generación de riqueza», significó el jefe del Ejecutivo autonómico que explicó

que la inversión pública «debía hacer de motor y tirar del carro para ayudar en el desarrollo económico».

En este contexto, arropado por más de 200 alcaldes y empresarios de toda la región, manifestó que a lo largo del año 2007 se ha puesto de manifiesto que la licitación pública ha significado un elemento dinamizador de la economía regional. Como ejemplo citó que el Gobierno autonómico ha adjudicado 1.858 millones de euros, lo que supone un incremento del 6% respecto al año 2006, lo que significa una movilización de recursos equivalentes al 5% del PIB.

CLM estará mejor comunicada y ganará en competitividad

LA TRIBUNA / CIUDAD REAL

El presidente Barreda no quiso pasar por alto un dato relevante que muestra la implicación del Ejecutivo que preside con el empresariado autonómico y es que el 61% del volumen de la obra adjudicada fue para empresas de Castilla-La Mancha.

«Cualquier localidad de CLM estará a partir de ahora mejor comunicada, su producción ganará en competitividad y se incrementará la renta per cápita de la población», puntualizó.

En representación de los alcaldes de los municipios del «corazón de La Mancha» tomó la palabra el primer edil de Alcázar de San Juan, José Fernando Sánchez Bódalo, que tuvo palabras de re-

conocimiento para el Gobierno que preside Barreda y agradeció su clara apuesta por mejorar todo tipo de infraestructuras, comunicativas, sanitarias, educativas y de bienestar social, en el centro de la Región.

«Esta tierra ha dejado de ser tierra de paso para convertirse en un lugar de referencia», manifestó y significó el trabajo del Gobierno autonómico al hacer «de los compromisos auténticas oportunidades».

UNANIMIDAD. En la misma línea se pronunció otro de los alcaldes de los municipios beneficiados, Raúl Amores, de Tarancón (Cuenca) para quien «Tarancón es ya la auténtica rosa de los vientos que

siempre definió a Barreda».

En este sentido, Amores explicó que a Tarancón ya sólo le faltaba esta autovía que comunica directamente con la A-4. «Tendremos a partir de ahora cinco autovías, sólo Madrid capital tiene seis autovías», dijo el alcalde satisfecho que añadió que a estas autovías hay que añadir la R-3.

«Seremos un auténtico núcleo neurálgico para el acercamiento de mercancías hacia Madrid a través de un corredor importante como es el de Levante», indicó el alcalde taranconero, quien añadió que la autovía presentada ayer capacitará que todo el transporte procedente de Barcelona o Zaragoza hacia Andalucía pase por esta localidad conquense.

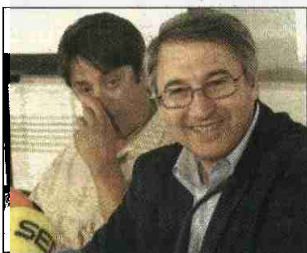
El Govern invierte 10 millones de euros en mejorar las carreteras

Carbonero destaca que el Govern anterior gastó más de lo previsto pero que las vías no eran seguras

TORRES BLASCO

Más dinero del Govern para reparar obras del anterior Eje-cutivo; esta vez para las carreteras construidas en la 'época Matas'. El conseller d'Obres Públiques i Habitatge, Jaume Carbonero anunció ayer que invertirá 10,2 millones de los que un 65% son para introducir elementos que garantizan la seguridad. Carbonero destacó que algunas obras de la época anterior se habían pasado en un 60% del presupuesto y que «no siempre cumplen con las medi-

El detalle



Los moteros dan el visto bueno a Carbonero

El conseller Carbonero anunció las nuevas medidas de seguridad —faldones en los cortantes 'quitamiedos', más luces reflectantes, barreras de seguridad tipo New Jersey— junto a representantes de diferentes entidades vinculadas al motociclismo. Los moteros se han quejado de los peligros de las vallas metálicas de las carreteras. También se colocarán barreras más seguras en las medianas de las carreteras.

PROYECTOS DE SEGURIDAD Y ADECUACIÓN DE JARDINERÍA

1 EJE PALMA-LLUCMAJOR (11.000 ejemplares pertenecientes a 16 especies)

- Colocación de 13.580 metros de barrera de seguridad metálica con faldón de seguridad para motoristas.
- Colocación de 71.958 metros de faldón de seguridad para motoristas en barrera de seguridad.
- Colocación de 1.681 señales

2 EJE PALMA-ALCÚDIA (10.022 ejemplares pertenecientes a 19 especies)

- Colocación de 74.459 metros de barrera de seguridad metálica con faldón de seguridad para motoristas.
- Colocación de 650 metros de capta-faros
- Colocación de 279 señales

3 EJE PALMA-SANT LLORENÇ DES CARDASSAR

- (5.000 ejemplares pertenecientes a 17 especies)
- Colocación de 23.073 metros de faldón de seguridad para motoristas.
- Colocación de 1.452 metros de capta-faros
- Colocación de 263 señales

4 3er CARRIL - AUTOPISTA INCA

- (3.672 ejemplares pertenecientes a 8 especies)
- Sustitución de 1.430 metros de barrera de seguridad metálica con faldón de seguridad para motoristas.
- Colocación de 6.335 metros de faldón de seguridad para motoristas
- Colocación de 395 metros de barrera de seguridad de hormigón tipo New Jersey
- Colocación de 200 unidades de capta-faros

5 CARRETERA PALMA-PTO SÓLLER

- (2.159 ejemplares pertenecientes a 15 especies)
- Sustitución de 225 metros de barrera de seguridad metálica con faldón de seguridad para motoristas
- Colocación de 3.035 metros de faldón de seguridad para motoristas en barrera de seguridad
- Colocación de 103 unidades de capta-faros
- 55 señales



Marcos Carreras

das de seguridad necesarias». Además, el Govern también dedicará parte de la inversión a elementos vegetales.

A los consells

Se trata de 12 actuaciones, de las que siete son de mejora de la seguridad y cinco son de ajardinamiento, según ha explicado el conseller, quien ha indicado que diez se realizarán en Mallorca, uno en Eivissa y otro en Ciutadella.

Los proyectos de seguridad vial tienen como objetivo prevenir accidentes y mejorar la percepción del trazado en condiciones de poca visibilidad.

Para ello, se introducirán marcas viales sonoras con las que avisar en caso de que los

MAS VERDES

Las carreteras, tras las mejoras, contarán con 34.380 ejemplares de más de 17 especies de árboles y plantas autóctonas de las Islas

vehículos salgan de la calzada e impedir el deslumbramiento en carreteras de dos calzadas poniendo vegetación, ha explicado el conseller.

También se pretende, según ha dicho, reducir los posibles daños en caso de accidente con la instalación de protecciones para los motoristas y sistemas

que impidan el cruce de la mediana.

Con las obras de jardinería, que conllevarán la plantación de 34.380 ejemplares de más de 17 especies de árboles y plantas autóctonas, se pretende prevenir la erosión de los taludes y la obstrucción de los sistemas de drenaje, además de reducir el desprendimiento en caso de lluvias, indicó durante la presentación a los medios de los diferentes proyectos.

El conseller Jaume Carbonero destacó que el objetivo es que estas carreteras estén «en las mejores condiciones de seguridad y ajardinamiento que se puedan dar», antes de que se produzca el traspaso a los consells insulares.

En Portada

● Nuevas infraestructuras en Málaga

La autopista está lista para iniciar la construcción de sus 17 viaductos

Los operarios de Sacyr imponen un fuerte ritmo a los trabajos para permitir que la carretera esté lista antes de que acabe 2009 • Cuatro meses después del inicio de la obra, ya está ejecutada al 7%



1



2

Nacho Sánchez / MÁLAGA

La gran carretera que unirá en 20 minutos el alto de Las Pedrizas con la hiperronda a la altura de Puerto de la Torre avanza sin descanso. La nueva autopista, que fue encargada por el Ministerio de Fomento a Sacyr por 367 millones de euros, va camino de cumplir cuatro meses en obras. Y el ritmo imprimido por los operarios ha permitido que se pueda haber llegado ya al 7% de ejecución en este tiempo y ver con claridad todo el camino por el que discurrirá la vía de peaje. Hasta el momento hay cerca de 400 personas de gran variedad de profesiones implicadas día a día en el trabajo, aunque pronto se espera que la cifra alcance el millar, lo que convertirá a esta infraestructura en una de las principales fuentes de empleo de la provincia, cuyo mercado laboral no pasa precisamente por su mejor momento.

También que esté todo preparado para iniciar la construcción de los 17 viaductos que salvan el escarpado terreno que hay desde Casabermeja a Málaga. El calendario se está cumpliendo a rajatabla y el objetivo sigue siendo el mismo que prometió la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez: acabar antes del 31 de diciembre de 2009.

El recorrido de las obras comienza justo en la bajada hacia Málaga desde el puerto de las Pedrizas. Allí, la carretera será ampliada hasta cuatro carriles y empezará a indicarse a los conductores que para

llegar a la capital tienen dos opciones: la A-45 o la futura Autopista de las Pedrizas. Dos kilómetros después, los dos carriles de la izquierda girarán para salvar por encima la autovía. Allí, las máquinas ya trabajan a un ritmo incesante e incluso en uno de los cerros más cercanos se trabaja durante las 24 horas, ya que no molesta a ningún vecino.

Por allí aún queda mucho por hacer: sólo en rebajar una de las cotas se tienen que mover 800.000 metros cúbicos de arena, lo que, a un ritmo de 12.000 al día, da un plazo de casi tres meses. Además, en toda la obra se moverán más de 10 millones de metros cúbicos, muchos de los cuales son reutilizados para salvar desniveles. Todas las zonas son regeneradas medioambientalmente, para lo que la tierra recibe tratamiento para no perder ni las semillas ni su calidad.

En esa zona inicial, en el kilómetro 3 hay espacio ya para empezar la construcción de una gran estación de servicio, donde habrá una gasolinera a cada lado de la vía, que por allí discurre junto al río Cauche. Por ello, han construido gran cantidad de pasos de agua y fauna, ya que el agua que cae en la zona drena hacia el arroyo. Uno permitirá el paso de vehículos.

Desde allí la autopista vuelve a cruzar por encima la autovía cerca de Casabermeja. Un gran viaducto engancha casi directamente con la zona de peaje, en el punto kilométrico 6,2, por la que se prevé pasen unos 17.000 vehículos cada día. To-



3

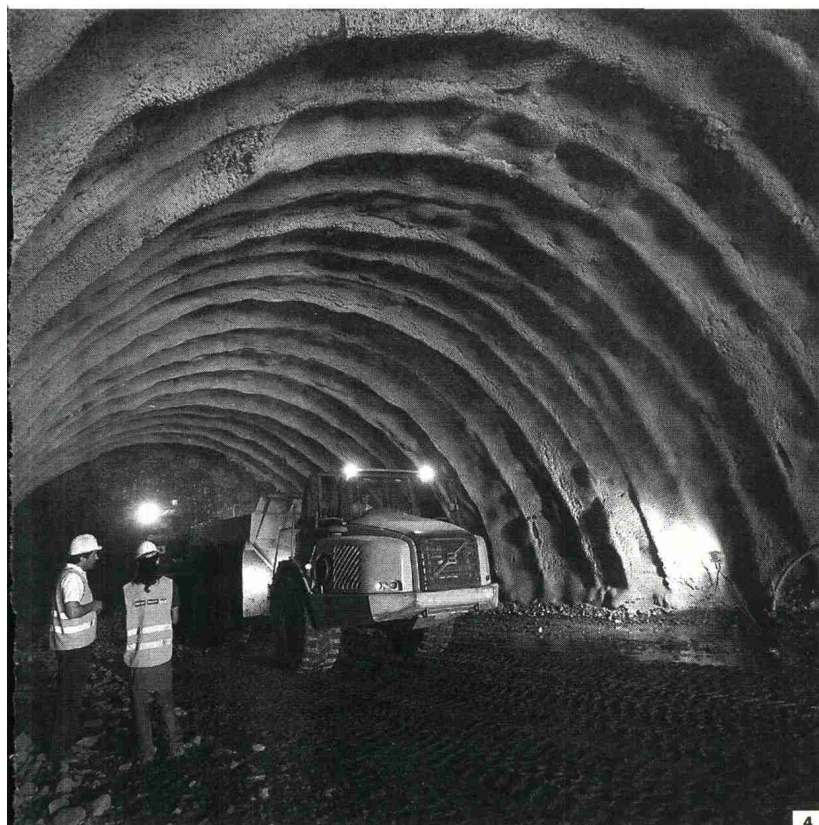
Málagahoy • DOMINGO, 29 DE JUNIO DE 2008

3

En Portada

TÚNELES La carretera tiene tres tramos bajo tierra: uno de 300 metros, otro de 1,2 kilómetros y uno cercano a la capital de 180 metros

RESTAURACIÓN El impacto visual disminuirá cuando la vía esté construida por la revegetación que se realizará en todo su trayecto



REPORTAJE GRÁFICO: PIQUI SÁNCHEZ Y MIGUEL FERNÁNDEZ

1. Varios de los operarios de Sacyr-Vallehermoso trabajan en la construcción de un paso inferior de la autopista para agua, fauna y vehículos en el tramo inicial. 2. Por la zona donde discurren los camiones habrá un gran viaducto de 800 metros. 3. Camiones como el de la imagen deben transportar más de 800.000 metros cúbicos de tierra en esa zona. 3. Interior de uno de los dos túneles de más de un kilómetro que deben construirse.

dos se encontrarán 800 metros después un pequeño túnel de 350 metros de longitud que ya ha empezado a ser construido. A él le siguen dos grandes viaductos de casi un kilómetro de longitud cada uno. Esa zona es un ir y venir de camiones y máquinas excavadoras que han cambiado totalmente el paisaje. Aunque el impacto visual ahora es espectacular, los responsables

ros está ya construida y la sección empieza a iniciarse mediante voladuras, llegando a excavar más de 70 metros en uno de ellos. La tuneladora se ha descartado porque el tiempo que se tarda en montar un aparato así es el mismo que se tardará en terminar ambos pasos bajo la montaña, que se acometerán desde ambos sentidos, por lo que las máquinas se encontrarán en un punto intermedio.

Una vez se vuelva al aire libre, la carretera se topa con un terreno montañoso que tendrán que salvar otros 12 viaductos, además de un falso túnel que todavía no se ha empezado a construir y que está ubicado muy cerca de Málaga, en el kilómetro 21, poco antes de que la carretera enganche con la Hiperronda, precisamente en el segundo tramo que también construye Sacyr. Es el punto kilométrico 24,200 el último.

Pero para que ese día llegue, a los operarios de Sacyr aún le queda mucho trabajo por delante. Además de los viaductos y túneles, aún hay que finalizar los terraplenes y proceder a la restauración ambiental de los mismos, para finalmente ir ejecutando el firme de la autopista, construir las instalaciones de peaje y las edificaciones del área de servicio.

Sin restos arqueológicos a la vista

En el desarrollo diario de las obras trabajan varios arqueólogos, que están atentos a cualquier signo que les pueda indicar que se encuentran sobre un yacimiento arqueológico. Hasta el momento, se ha realizado la diagnosis del denominado Cerro Cauche II con la apertura de varios sondeos. Sin embargo, en ninguno de ellos se ha encontrado nada y no hay evidencias de que bajo la tierra se encuentren restos antiguos. Por eso, los profesionales han dado el visto bueno a la empresa para proseguir con las obras de la autopista de Las Pedrizas. Sin embargo, el seguimiento arqueológico prosigue durante los trabajos de la carretera para evitar dañar ningún resto de civilizaciones anteriores. En el caso de que se encuentren, se estudiarán para ver qué importancia tienen y llevar a cabo las medidas de conservación necesarias.

La casa donde creció la carretera

Vecinos afectados por la construcción de la carretera relatan cómo ha cambiado su entorno rural tras la llegada del hormigón



Rafael Cañadas, entre la casa y las obras de la autopista. MIGUEL FERNÁNDEZ

N. Sánchez / MÁLAGA

La página web del cortijo Lagar de Campo dice que su edificio está construido a distintos niveles, lo que lo convierte "en un mirador excelente al entorno natural". Este alojamiento rural se encuentra en la pedanía de Arroyo Coche, en Casabermeja. Pero el valle que vendía Salvador en internet y del que disfrutaban sus clientes, es ahora un ir y venir de excavadoras, camiones cargados hasta arriba de tierra y un ruido casi incesante: el que hace cualquier máquina cuando da marcha atrás. "¿Y ahora qué hago?" se plantea Salvador, "se están cargando todo el paraje y esto ya no será nunca lo mismo", afirma mientras mira apenado todo el trágico.

El valle será salvado por un inmenso viaducto de casi un kilómetro de largo, que forma parte de uno de los tramos de la autopista de Las Pedrizas. Todas las labores de una construcción de estas características con gigantes túneles y puentes han modificado la vida en esta zona del interior de la provincia. Y, aunque la mayor parte de sectores sociales apoyan esta nueva infraestructura, hay un pequeño grupo de vecinos que se opone a ello: la vía destroza la razón por la que un día se fueron allí a vivir.

Es lo que ocurre a José Luis Oyarbide. El *bip bip* de las máquinas se escucha muy bien en su casa, que ha quedado encajada entre las expropiaciones del Gobierno. Allí, lo que antes era sólo montaña, pronto será un ir y venir de vehículos. Unos 17.000 diarios, según el Ministerio de Fomento. La autopista pasa tan cerca de su casa que las estacas que marcan su límite comparten espacio en el patio de la vivienda de

Oyarbide con las encinas y el hacha con la que corta la madera para su chimenea. Allí se ubicará justo el punto kilométrico 9,550 de la vía. "Aquí ya nos queda poco por hacer, no hay manera de oponerse a este proyecto", afirma resignado. Aunque como todos allí, luchó hace unos días para que arreglen uno de los carriles de la zona, el que llega hasta la barriada de Los Mellizos.

Los efectos de la nueva infraestructura se han dejado notar. El río Cauche va seco "porque no dejan de utilizar su agua y el de los pozos privados de las tierras que se expropiaron para regar los carriles", dice Rafael Cañadas, uno de los miembros más activos en contra de la autopista. Él llegó allí a vivir "por casualidad" hace 16 años y cada día viaja media hora a Málaga para trabajar. Ahora ha visto como su entorno "está siendo destruido".

Las viviendas de la zona han sido sidos puestas a la venta. Una es la de Emilio García, cuya casa queda justo al lado de uno de los enormes pilares del viaducto que sobrevuela su casa. "Es una pena. La tenía ya casi vendida y ahora es muy difícil", dice, mientras la ofrece por unos 170.000 euros. Sus vecinos de enfrente, "unos ingleses", han tenido peor suerte. Hace sólo unos días llamaron a su puerta para decirles que su casa debía desaparecer. Él vendió dicho inmueble por 10 millones de pesetas a otros británicos y estos la revendieron por 50. Ahora, sus actuales propietarios deberán marcharse.

"Apenas expropiaron todo aquello que no sean sólo tierras", añade Cañadas, que no se quiere resignar a que una gran mole de hormigón modifique su paisaje rural.



PRIMERA PIEDRA. Puesta en junio en la variante de Baeza. /IDEAL

Destinan 67 millones a nuevos tramos de la Autovía del Olivar

En Jaén se han adjudicado los enlaces entre el tramo de **Baeza y Puente del Obispo**

En total son cerca de **14 kilómetros de carretera** a los que se les ha dado luz verde

LORENA CÁDIZ JAÉN

La Junta de Andalucía destinará 67 millones de euros a diversas actuaciones en la Autovía del Olivar, tras aprobar la partida en el consejo de administración de la empresa pública Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S. A. En la reunión se ha adjudicado la construcción de los tramos 'Enlace Oeste de Baeza-Enlace Norte de Puente del Obispo' y 'Enlace Norte-Enlace Sur de Puente del Obispo', en la provincia de Jaén. También da luz verde a la redacción del proyecto del tramo Puente Genil-Lucena, en Córdoba.

El Gobierno andaluz ha informado de que el primero de los tramos, el que une el Enlace Oeste de Baeza con el Enlace Norte de Puente del Obispo, ha sido adjudicado a la UTE Prinur/Sacyr por 28,9 millones de euros. El trazado, con una longitud de 4,6 kilómetros, discurre por los términos municipales de Baeza y Begíjar y contará con un enlace de conexión con la A-316 de tipo diamante con pesas, así como construcción de tres pasos inferiores y cuatro superiores.

Este nuevo tramo de la Autovía del Olivar incluye la reposición de 20 caminos agrícolas con una longitud total de 8,3 kilómetros, así como tres líneas eléctricas y once afecciones de riego.

En cuanto al tramo entre los Enlaces Norte y Sur de Puente del Obispo, ha sido adjudicado a la UTE Ferrovial/Mipelsa por 36,3 millones de euros. La actuación tendrá lugar sobre un trazado de 5,7 kilómetros e incluye la construcción de un enlace de conexión

• **Autovía del Olivar:** La Junta de Andalucía destinará 67 millones a dos nuevos tramos de la autovía en Jaén y al tramo entre Puente Genil y Lucena, en Córdoba.

• **Tramos:** En el caso de Jaén se han adjudicado los tramos entre Oeste de Baeza y norte de Puente del Obispo y norte-sur de Puente del Obispo.

con la actual A-316 (Enlace Sur de Puente del Obispo) con tipología de diamante con pesas, los ramales oeste del Enlace Norte de Puente del Obispo, tres pasos inferiores y dos superiores y dos viaductos.

De igual forma, se proyecta la reposición de la A-316 y de la JA-3103, el refuerzo del firme de la carretera JF-3022, de acceso a una zona industrial, así como 5,8 kilómetros de caminos agrícolas, y servicio telefónico y eléctrico.

Calidad

La Junta también ha adjudicado el control de calidad de estos dos tramos de la Autovía del Olivar, que en el primer caso ha sido a la empresa Enypsa, Ensayos y Proyectos por 376.220 euros y en el segundo a Geotécnica del Sur, por valor de 470.418 euros.

Por su parte, la redacción del proyecto del tramo Puente Genil-Lucena, presupuestada en 1,05 millones de euros, ha sido adjudicada a la UTE Imca/Paymacotas, con un plazo de ejecución de doce meses. Con una longitud aproximada de 13 kilómetros y una inversión estimada de 42 millones de euros, este nuevo tramo discurrirá desde el enlace de Puente Genil.



Adjudican un nuevo tramo del AVE Málaga-Sevilla

La Junta contrata por 35 millones la obra entre Fuente de Piedra y Antequera

Redacción / MÁLAGA

El corredor ferroviario que permitirá enlazar mediante trenes de alta velocidad las ciudades de Málaga y Sevilla en apenas 50 minutos sigue avanzando. Ayer, la Junta de Andalucía comunicó la adjudicación por casi 35 millones de euros del último de los tramos de esta infraestructura, el que transita entre las localidades malagueñas de Fuente de Piedra y Antequera. La concesionaria, una unión de empresas (UTE) compuesta por Corsán y Bruesa, dispondrá de 23 meses para desarrollar esta intervención.

La parte objeto de la actuación tiene una longitud de siete kilómetros, que se inician justo donde concluye el tramo Pedrera-Fuente de Piedra, y permite la conexión con la estación de trenes Santa Ana, desde donde par-

te el eje que llegará hasta Granada y cuya ejecución corresponde al Ministerio de Fomento. La obra consiste en la construcción de una nueva plataforma ferroviaria, que deberá estar adecuada para la implantación de una doble vía electrificada, apta para una velocidad de 250 kilómetros por hora.

El trayecto Sevilla-Antequera tiene una longitud total de 128 kilómetros, de los que más del 60% están ya en ejecución o con los trabajos contratados. En concreto, la parte más avanzada es la que transita entre el municipio sevillano de Marchena y el malagueño de Antequera. El 40% restante, entre Sevilla y Marchena, está en fase de redacción de los proyectos. La inversión prevista para esta infraestructura asciende a unos mil millones de euros.