



TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Resumen de prensa

Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
14/07/2008					
1.	ABC SEVILLA	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Nuevas obras en Sevilla	4
2.	ADN SEVILLA	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Las obras del Metro abre grietas en Los Remedios	5
3.	DIARIO DE AROUSA	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Touriño se reunirá este mes con Zapatero para tratar la ejecución del AVE a Galicia	6
4.	DIARIO DE LEON	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Las obras del AVE en Pajares afrontan el final con el 83% de los túneles acabados	7
5.	EL CORREO DE ANDALUCIA	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Los dólmenes no quieren quedarse bajo la carretera	8
6.	EL CORREO DE ANDALUCIA	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	No vuelva usted mañana...	9
7.	EL MUNDO DE VALENCIA	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Rubio y Godoy denuncian el retraso de la constncción de las carreteras	10
8.	EL MUNDO DEL SIGLO XXI	14/07/2008	MEDIO AMBIENTE, SECTOR	Guarderia para dejar las plantas en vacaciones en Pozuelo	11
9.	LA VERDAD DE ALICANTE	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	EL TRAZADO DEL AVE OBLIGARÁ A EXPROPIAR 150 CHALÉS EN ORIHUELA Y CALLOSA DE SEGURA	12
10.	LA VERDAD DE ALICANTE	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Varias entidades critican el proceso para aprobar la torre de comunicaciones	14
11.	LEVANTE EL MERCANTIL VALENCIANO	14/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El corredor mediterráneo cumple 20 años excluido del mapa ferroviario estratégico	15
13/07/2008					
12.	DIARI DE TARRAGONA	13/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Calafell sellará de urgencia las zonas donde se cruza la vía de forma ilegal	16
13.	DIARIO DE CADIZ	13/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Las primeras obras del tranvía estarán a punto el próximo octubre	17
14.	EL PUNT TARRAGONA	13/07/2008	OBRAS PUBLICAS	L'Ajuntament de Reus començarà en els propers sis mesos les obres de 30 carrers	18
15.	JAEN	13/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Comienzan los trabajos para la cimentación de la presa de Siles	20
12/07/2008					
16.	DIARIO DE MALLORCA	12/07/2008	OBRAS PUBLICAS	La desviación presupuestaria de la vía Palma- Manacor superó los 23 millones	21
17.	EL PERIODICO DE EXTREMADURA	12/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Empresarios y profesionales recuperan el proyecto de parque logístico para Cáceres	22
18.	EL PERIODICO LA VOZ DE ASTURIAS	12/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Arecos y Trevín dicen que toda la autovía estará abierta en el 2012	23
19.	EL PUNT BARCELONA	12/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Desviaments al lateral de la ronda de Dalt fins al 2009	24
20.	EL PUNT BARCELONA	12/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El TAV i la política	25
21.	EL PUNT BARCELONA	12/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Foment es compromet a reparar tots els habitatges malmesos per les obres del TAV al Prat	26
22.	EL PUNT TARRAGONA	12/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El govern desestima la reserva de sòl estratègic a Valls i la desplaça al Pla	27
23.	SEGRE	12/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Inician las rotondas de Torrefarrera	28
11/07/2008					
24.	DIARIO DE BURGOS	11/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Adif licita la consultoría y seguridad de las obras del AVE Valladolid-Burgos	29
25.	DIARIO DE BURGOS	11/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El AVE irá en paralelo a la AP-1 y entrará en Miranda por El Crucero	30

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
26.	ULTIMA HORA	11/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Los constrmctores irán a los tribunales si las instituciones no les pagan los 223 millones de deuda	32
				09/07/2008	
27.	IDEAL GRANADA	09/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Pequeñas constructoras denuncian la escasa licitación de obra de Diputación	33
				04/07/2008	
28.	EL FARO DE CEUTA	04/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El enlace puerto-frontera comenzará a construirse en 2010 y finalizará en dos años	34
29.	EL FARO DE CEUTA	04/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El Mundo publica el proyecto de ampliación del Puerto	35



costa del pueblo.

Pero es que además lo gestionan tan mal que las obras las realizan sin proyección de futuro, por lo que una misma calle se puede levantar varias veces en poco tiempo como consecuencia de la falta de planificación, así ya tenemos una nueva gestión absurda, ahora se ha publicado en los medios de la ciudad que está previsto un paso subterráneo bajo el Paseo de Colón, además de ampliar el aparcamiento subterráneo de la mis-

Nuevas obras en Sevilla

Cuando los bancos están cerrando los grifos, cuando la mayor parte de las viviendas en construcción se han quedado huérfanas de personal, cuando la venta de viviendas de segunda mano han bajado un 80%, cuando nuestro querido Ayuntamiento pretende dejar escapar la ocasión de continuar la red de metro porque se ha quedado como el gallo de Morón a consecuencia del despilfarro económico de sus sueños infantiles, ahora se le ocurre la idea de realizar una obra que un servidor propuso antes de que se realizara el Parque de los Perdigones, pero que nadie quiso escuchar.

Ahora se tendrá que romper todo lo que a los sevillanos nos ha costado millones, porque en esta ciudad nadie se termina de enterar que lo que gestionan los políticos es nuestro dinero, con el que se ponen unos sueldos astronómicos ya que la partida más importante de los presupuestos municipales son los del capítulo 1, es decir, las nóminas de todos los que comen a



Zoido observa una de las grietas originadas en una vivienda de Los Remedios. ADN

Las obras del Metro abre grietas en Los Remedios

El PP advierte del temor de los vecinos afectados

Redacción
Sevilla

● El portavoz del PP en el Ayuntamiento de Sevilla, Juan Ignacio Zoido, aseguró ayer que los vecinos de los Remedios “están asustados porque las grietas ocasionadas” por el Metro “siguen aumentando y la Junta no ha tomado cartas en el asunto”.

Zoido volvió a visitar algunas viviendas de la avenida República Argentina y pudo comprobar que las grietas de algunos hogares y soportales han crecido considerablemente a

raíz de las obras de la línea 1 de Metro.

Según Zoido, la Junta ha anunciado que dará indemnizaciones a los vecinos entre 1.000 y 2.000 euros, aunque “la mayoría de los vecinos prefieren que les arreglen sus casas ya que si aceptan el dinero no podrán reclamar”.

“Lo que realmente quieren los vecinos es que les arreglen los soportales, que los dejen tal y como estaban y que le den una explicación de porqué la Junta ha permitido que sopor-ten vibraciones, grietas y destrozos en sus viviendas duran-

te tantos años”, recalcó Zoido.

El portavoz popular criticó, además, que “las indemnizaciones llegan tarde, ya que muchos comerciantes de República Argentina han visto como sus comercios se iban a pique por la falta de previsión de la Junta de Andalucía”.

“La empresa Vorsevi elaboró un informe con los daños ocasionados por las obras y la Junta ha seguido empeñada en que las grietas no son por las obras de la Línea 1, cuando los vecinos no han tenido ningún problema hasta entonces”, ha insistido Zoido.



INFRAESTRUCTURAS

Touriño se reunirá este mes con Zapatero para tratar la ejecución del AVE a Galicia

El presidente de la Xunta afirma que la autonomía debe contar con el 8% del presupuesto

El presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, reveló ayer que habló con el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, de concertar una entrevista este mes para abordar la ejecución de las obras del AVE en Galicia, para las que se constituirá la comisión de seguimiento.

AGENCIAS > SANTIAGO

■ “Quedamos en vernos cuando estuvimos en Madrid, en el Congreso del PSOE”, anunció Touriño y agregó que “si las secretarías de comunicación se ponen de acuerdo” y “las agendas lo permiten”, se producirá la reunión. “Espero que sea así”, confió.

En una entrevista en la Radio Galega, el líder del Ejecutivo autonómico apuntó que en la reunión con el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, tratarán las infraestructuras en la comunidad, para lo que Galicia “deberá contar” con el 8 por ciento del presupuesto territorializado para 2009.

“La habrá, creo que la habrá, no sé exactamente el modo o la manera”, aseveró el máximo mandatario gallego en relación a la comisión de seguimiento del AVE, y advirtió de que su creación “debe aportar confianza” a los gallegos y garantizar la Alta Velocidad llegará en 2012. “Lo que hay es desconfianza”, admitió.

El máximo mandatario gallego puso de manifiesto que Galicia “tiene que saber valorar el ocho por ciento de los presupuestos” y avisó de que “el problema está en



El presidente de la Xunta, Emilio Pérez Touriño, confía en que la reunión se realice en unos pocos días

VALORACIÓN

“El problema no está en el presupuesto, sino en la capacidad de seguir con las obras”, indica Touriño

la capacidad de seguir las obras, no en el presupuesto”.

Asimismo, se refirió a la entrada de las máquinas en el tramo del AVE entre Santiago y Ourense, a su paso por la mina de Serrabal, y subrayó que “no hay riesgo” para la actividad, lo cual “admitió” el propietario de la mina, Juan Miguel Villar Mir, que “si lo hubiese reconocido antes, habría ahorrado disgustos a los trabajadores”.

Voto emigrante > En relación a la proposición de ley que hoy de-

batirá la cámara autonómica, que insta al Gobierno central a modificar la Ley Orgánica de Régimen Electoral General (Loreg) para que los residentes ausentes voten en urna, el líder del Ejecutivo gallego abogó por “acelerar al máximo los plazos” y calificó de “hecho importante” que el Parlamento apruebe esta iniciativa, que previsiblemente ratificarán los tres grupos.

Con todo, advirtió de que “la responsabilidad” de modificar el régimen electoral en que votan los emigrantes, para que su sufragio sea “transparente” y de “seguridad máxima” habrá que “ir a la circunscripción única” de los residentes ausentes, una propuesta que impulsan los socialistas a nivel estatal.

“Ése tiene que ser objeto político”, proclamó el presidente de la Xunta, quien aseguró que debe re-

alizarse a través de “un pacto político de todos los partidos democráticos”.

“Hay que trabajar en esa dirección sin perder un segundo”, concluyó.

Pérez Touriño, expresó también su satisfacción porque sindicatos, empresarios y Xunta diesen una respuesta de confianza compartida con la firma del Acuerdo pola Competitividade para afrontar con éxito la situación de crisis.

Señaló que eso quiere decir que Galicia tiene confianza en sus fuerzas “que reacciona, que somos capaces de compartir esfuerzos e trazar unha folia de ruta común”, señaló.

Para finalizar, el jefe del Ejecutivo gallego reiteró el compromiso de éste con la modernización y el incremento de la competitividad.

Los trabajos en la vertiente leonesa están ya terminados, sólo faltan las galerías transversales

Las obras del AVE en Pajares afrontan el final con el 83% de los túneles acabados

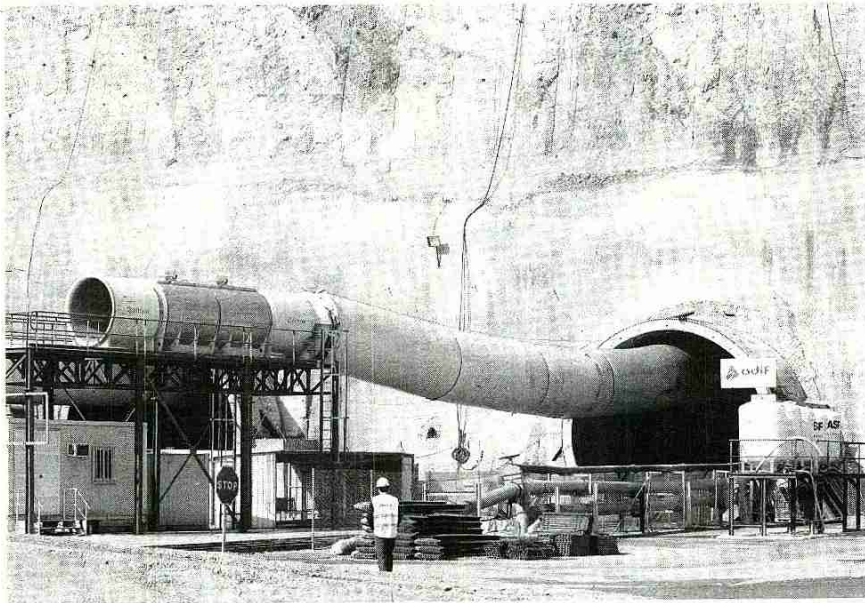
La construcción de la plataforma, entre La Robla y Pola de Lena, está al 70% de su ejecución total

S. C. Anunciabay
REDACCIÓN

■ La llegada del AVE a León permanece en el aire. No existe una fecha concreta sobre cuáles son los plazos para asentar los más de 100 kilómetros de tendido entre Palencia y la ciudad, donde sólo existe un tramo en obras, desde Bercianos del Real Camino hasta río Cea. Algunos sectores están en fase de licitación, pero también hay otros en redacción de proyecto.

El corredor acumula retrasos y parece casi imposible que la línea entre en servicio en el 2010, fecha comprometida por el Gobierno para unir ambas capitales a través de la alta velocidad ferroviaria. Ahora ya nadie aventura plazos y en los despachos de Fomento se ha instalado la cautela.

En el otro frente abierto en la provincia por el Ejecutivo de Zapatero, desde La Robla hasta Pola de Lena, la imagen es bien distinta. Las obras de construcción de la variante de Pajares avanzan a un ritmo frenético y todo apunta a que estarán terminadas en la primavera del año próximo.



Las obras de construcción de los túneles de Pajares avanzan según los plazos previstos

El último informe del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias refrenda el cumplimiento de los plazos.

Los dos túneles de 25 kilómetros cada uno, los octavos más largos del mundo, que unirán el Principado con la Meseta a través del AVE, están finalizados en un 83%, y la plataforma en un 70%.

En la vertiente leonesa los tra-

bajos están prácticamente acabados, con los dos túneles de 10.700 metros cada uno, entre La Pola de Gordón y Folloed, construidos. En este sector sólo falta revestir las galerías transversales de conexión entre ambos tubos.

En territorio provincial aparece también el Lote 2, desde Folloed a Viadangos, denominado tramo central del entramado, que está formado por dos túneles de 4.165 metros, ejecutados en su totalidad, y una galería de acceso de 5,5 kilómetros, que también está acabada.

Los lotes 3 y 4

son los más retrasados, debido a que aquí las tuneladoras comenzaron a horadar más tarde. Al tubo este, que une Viadangos y Telledo, sólo le falta un kilómetro para completar su recorrido, y al oeste cinco mil metros. Ambas infraestructuras tienen una longitud de 10,3 kilómetros.

Fuera de los túneles, el diseño del enclave comprende además otros 9,4 kilómetros entre La Robla y el emboquille norte y catorce más desde los tubos de Pajares hasta Pola de Lena. Esta es la parte del proyecto que entraña menor complejidad y donde los trabajos de construcción comenzaron hace pocos meses. Las previsiones apuntan a que todo el entramado ferroviario concluirá en el próximo año, con la colocación de las vías y la catenaria.

Adif prepara ya el terreno para construir el centro de control en La Robla

S. C. A. | REDACCIÓN

■ El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) ha comenzado a sanear el terreno para construir, lo más pronto posible, el Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes de la variante de Pajares, que tendrá usos relacionados con la seguridad del tránsito ferroviario.

Desde esta infraestructura, junto a otra similar que se instalará en Campomanes, Adif controlará toda la circulación en los dos túneles.

Fomento acompañará a estos puntos de control con varios dispositivos de reordenación de los tránsitos para evitar cualquier tipo de accidente bajo la Cordillera Cantábrica y garantizar la seguridad de los usuarios del tren.

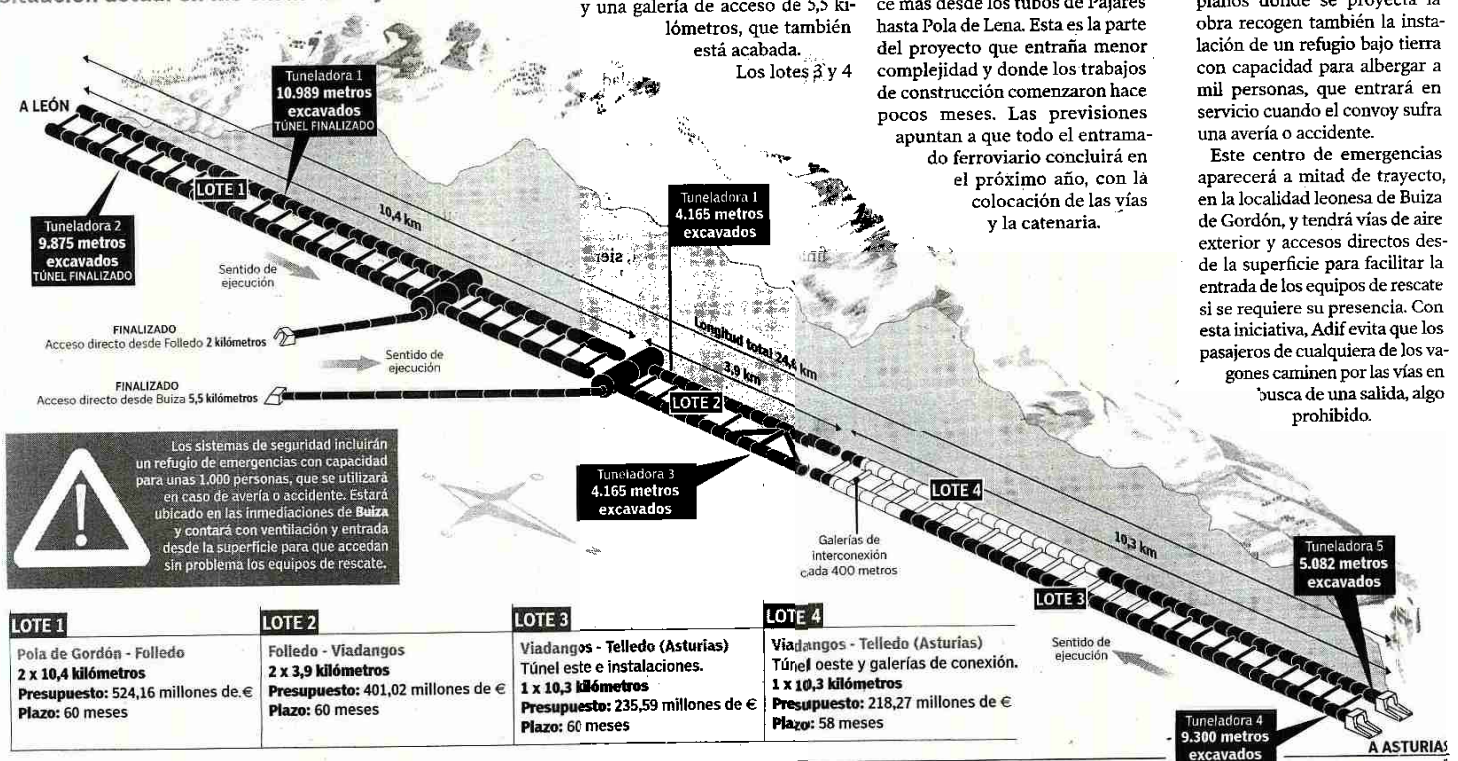
Los planes de la entidad pública prevén que la construcción del entramado discurra en paralelo, con todas sus partes integradas, incluidas las galerías de interconexión que aparecen cada cuatrocientos metros, concebidas para asegurar una rápida evacuación de los pasajeros si se produjese cualquier tipo de incidente.

Además, cada uno de los dos tubos dispondrá de una sala técnica donde se guardarán los equipamientos de explotación y mantenimiento.

Todas las actuaciones diseñadas por la sociedad adscrita a Fomento tienen como elemento principal a la seguridad. Los planos donde se proyecta la obra recogen también la instalación de un refugio bajo tierra con capacidad para albergar a mil personas, que entrará en servicio cuando el convoy sufra una avería o accidente.

Este centro de emergencias aparecerá a mitad de trayecto, en la localidad leonesa de Buiza de Gordón, y tendrá vías de aire exterior y accesos directos desde la superficie para facilitar la entrada de los equipos de rescate si se requiere su presencia. Con esta iniciativa, Adif evita que los pasajeros de cualquiera de los vagones caminen por las vías en busca de una salida, algo prohibido.

Situación actual en las obras de Pajares



FUENTE: ADIF



DESACUERDO. La carretera A-8077 sigue en el centro de la polémica.

Los dólmenes no quieren quedarse bajo la carretera

La presión conservacionista aleja el peligro del desdoble de la A-8077

SEVILLA Tres dólmenes de más de 5.000 años, situados entre Castilleja de Guzmán y Valencina de la Concepción, pueden verse afectados si se amplía la actual carretera Camas-Sanlúcar la Mayor. Su conservación ha generado todo un movimiento social.

La carretera, que se transformará en autovía por ser el principal acceso del Aljarafe Norte a la capital, tendrá que pasar lejos de los yacimientos gracias a las presiones que los conservacionistas han venido ejerciendo. Su último éxito, colocar más de 4.000 alegaciones en contra del desdoble en la Consejería de Obras Públicas.

Los dólmenes Matarrubilla, La Pastora y Ontiveros, se verán afectados si se desdobra la carretera A-8077, aunque esta opción está de momento aparcada por la consejería, que busca la ecuación para mejorar la circulación en una zona colapsada y a la vez conservar un patrimonio de la edad

del bronce único en España. El conjunto de dólmenes está ubicado en un entorno de 470 hectáreas -la primitiva Sevilla, cuando era inhabitable el emplazamiento de la capital- y el anteproyecto de desdoble incluía una nueva calzada que dispondrá también de un carril-bici, una plataforma reservada para el autobús y una reserva de terreno para la incorporación de un tercer carril en cada sentido.

JUNTO AL TREN. En declaraciones a la agencia Efe, Eduardo Apellániz, presidente de Valencina Habitable -la organización más activa contra el desdoble-, recuerda que ya en 2006 lograron que la autovía que sustituirá a la carretera actual discurra en paralelo a la vía del tren que une Sevilla con Huelva.

Ese trazado no afectaría al yacimiento arqueológico ni a la zona de protección que requiere -unos 500 metros de perímetro-.



*** **No vuelva usted mañana...**

Sin pretender emular al gran Larra, lo que estos días ocurre en la SE-30 recuerda al retrato de la burocracia que el cronista quiso enmarcar, porque en su famoso *Vuelva Vd. mañana* lo que menos importaba era el sufrido ciudadano. Desde el miércoles a las once de la noche

es imposible pasar por la SE-30 a la altura de Miraflores. ¿Alguien sabía algo? Porque yo no. Escucho la radio y leo periódicos y nadie decía nada. Sólo ayer El Correo informó de que los atascos kilométricos y el desvío obligatorio hacia Pino Montano o San Diego se deben a un puente que construye, sin previo aviso, la Confe-

deración Hidrográfica del Guadalquivir. Puente que me obliga a llegar media hora más tarde a mi casa después del trabajo. Eso si no te pilla la Guardia Civil, como a mí el sábado, y te hace la prueba de la alcolemia. "¡Borracha yo! Como no sea de sofocones..."

EMMA SOSA
SEVILLA



Rubio y Godoy denuncian el retraso de la construcción de las carreteras

VALENCIA.-El PSPV inició ayer una ofensiva al alimón entre su grupo parlamentario en las Cortes y el de Diputación para denunciar el retraso en la ejecución de carreteras tanto por parte del Consell como de la Corporación Municipal.

Por un lado, el portavoz de Infraestructuras en las Cortes, José Antonio Godoy, aseguró ayer que el Consell solo ha licitado en seis meses tres tramos de carreteras en toda la Comunidad, lo que representa una inversión de menores de cuatro millones de euros.

Según Godoy, durante el primer semestre de 2008 «la caída de las licitaciones en nuevas carreteras ha sido escandalosa e irresponsable», ya que la paralización de las inversiones en las nuevas vías «afecta directamente a la congestión del tráfico y a la seguridad de los conductores, especialmente en el período de verano».

Godoy señaló que algunos de los incumplimientos del Consell en carreteras son el nuevo eje Onda-Villarrel; la vía de gran capacidad Villena-Muro de Alcoy (CV-81); la Autovía del Vinalopó (tramo entre Novelda y Elda); la Autovía Novelda-Agost-Alicante; y la Autovía Eje del Segura Orihuela-Guardamar (CV-91), todas ellas sin licitar.

Por otro lado, el portavoz del PSPV en la Diputación, Rafael Rubio, lamentó ayer que, a pesar de que la institución cuenta este año con 200 millones de euros para invertir en carreteras, después de seis meses, ambas partidas «no superan el 13% de ejecución presupuestaria», a fecha 30 de junio.



Guardería para dejar las plantas en vacaciones en Pozuelo

Los vecinos de Pozuelo podrán dejar de forma gratuita sus plantas al cuidado de profesionales mientras disfrutan de las vacaciones en la *guardería de plantas* que se activa por quinto año en el Hospital de Plantas, dependiente del Ayuntamiento de la localidad. La guardería está instalada en las dependencias del 'Aula de Educación Ambiental'. Será a mediados de julio cuando la ocupación de las instalaciones esté próxima al 100%. **EUROPA PRESS**

El trazado del AVE obligará a expropiar 150 chalés en Orihuela y Callosa de Segura

Los afectados por las futuras obras del tren de alta velocidad **serán citados después del verano**

Alrededor de 150 chalés y casas de campo de la comarca de la Vega Baja del Segura serán ocupados y demolidos como consecuencia de la expropiación prevista por el Ministerio de Fomento para la ejecución del trazado del tren de alta velocidad (AVE). Las fuentes ministeriales consultadas por este diario no ocultan su preocupación por las fuertes indemnizaciones que Fomento tendrá que pagar. Los afectados, principalmente de los términos municipales de Callosa de Segura y Orihuela, serán citados después del verano. El Ministerio aprobó hace ahora dos años la declaración de impacto ambiental, después de cinco años de estar bloqueado el trazado. PÁG. 8

8 PROVINCIA



TIERRA. Chalé en Agost a muy pocos metros de la plataforma del AVE y junto al viaducto que elimina un paso a nivel sin barreras del tren convencional, el jueves. / D. MADRIGAL

Fomento expropiará 150 chalés y casas de campo para construir el AVE en la Vega Baja

Los términos más afectados son los de Callosa de Segura y Orihuela y el Ministerio no oculta su **preocupación por las fuertes indemnizaciones**

BERNAT SIRVENT ALICANTE

Hace ahora justo dos años y, tras otros cinco de bloqueo, el Ministerio de Medio Ambiente aprobó la declaración de impacto ambiental que daba vía libre al inicio de las obras del tren de alta velocidad AVE, a su paso por la Vega Baja con dirección a Murcia. Llegaron a fijarse tres alternativas de trazado, y finalmente se optó por la denominada centro. Las afecciones sobre los distintos términos municipales que atraviesa están detrás de más retrasos de los deseados. Muchas de esas incidencias reales aún no se conocen, porque la información del proyecto de expropiaciones no la hará pública el Ministerio de Fomento hasta

mediados de septiembre. Este diario ha sabido que dicha documentación incluye la ocupación y demolición forzosa de unos 150 chalés y casas de campo.

Los términos municipales más afectados por dicho plan de expropiaciones, que elaboran de forma conjunta los técnicos del Ministerio de Fomento en Madrid y los del organismo público dependiente Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) en Barcelona, son los de Callosa de Segura y Orihuela. Aunque también se verán perjudicados propietarios de construcciones rústicas en los municipios de Elche y de Crevillent, según la documentación que se prepara.

Los temores de los técnicos de

Fomento se centran no sólo en el nuevo retraso que puede acumular el ramal del AVE entre Novelda y Murcia, sino el costosísimo proceso de indemnizaciones que lleva aparejado todo procedimiento de expropiaciones de bienes inmuebles.

En el caso de las afecciones de suelo rústico, la Ley de Expropiaciones establece el pago en señal de sólo el 10% de la cantidad acordada o fijada entre la firma del acta de ocupación previa y la definitiva. En el supuesto de expropiaciones de edificaciones, ese depósito alcanza el 60%. Además, Fomento no descarta que se produzca una avalancha de reclamaciones y alegaciones ante el Tribunal Provincial de Expropiaciones, lo que puede saturar dicho organismo, dependiente de la Subdelegación del Gobierno.

Dicha saturación y el posible retraso en sus sentencias sobre el justiprecio no alterarían el inicio de la obra en sí, ya que dicho procedimiento no paraliza la ejecución del proyecto, tal y como lo contempla la normativa vigente.

Lo que más preocupa a los técnicos de Fomento y de Adif es la resistencia de los propietarios en aquellos casos en los que se impide el acceso a la finca rural, aun habiendo firmado el acta de ocupación, y se solicita la intervención de la Justicia civil ordinaria. Estos casos son los que pueden generar más retrasos.

Uno de los últimos capítulos de

este estilo lo viene narrando *La Verdad* en el último año. Se trata del chalé de un médico traumatólogo alicantino que se ha visto afectado por la obra, en Agost, al pasar el AVE a apenas diez pasos del salón de la casa. Este propietario firmó el 8 de noviembre del 2005 el acta previa de ocupación, la de ocupación definitiva el 27 de septiembre del 2006 y las constructoras contratadas por Adif no acceden a su parcela (y con protección de varias patrullas de la Guardia Civil) hasta el 4 de febrero del 2008. Es decir, casi dos años y medio después.

Tras la salida a información pública del tramo entre Novelda y Elche, cuyas expropiaciones se hallan en fase muy avanzada, el Ministerio tenía previsto adelantar lo máximo posible el procedimiento entre Elche y Beniel a partir de octubre. Pero las fuentes consultadas no ocultan la «preocupación» por el enorme número de edificaciones afectadas, algunas de ellas de reciente construcción. Fomento también quiere evitar al máximo problemas con propietarios de chalés que no se expropian para que queden muy próximos a la plataforma de las dos vías de alta velocidad, como ha ocurrido ahora en Agost, donde el tren pasará a 200 kilómetros por hora a apenas diez pasos del salón de la casa, lo que hace temer por el efecto succión y los inevitables temblores del terreno al paso de los convoyes.

EL DATO

► **Pueblo a pueblo:** A su paso por la Vega Baja, el tren de alta velocidad atravesará los términos municipales de Orihuela, Redován, Cox, Callosa de Segura, Granja de Rocamora, Albatera, San Isidro, Crevillent y Elche.

► **Distancia:** Tiene una longitud aproximada de 56 kilómetros y aprovecha la mayoría del trazado existente, si bien adaptándolo a las características de alta velocidad y ancho internacional mediante la duplicación y la renovación de la vía actual.

Tras el verano serán citados los afectados

B. S. ALICANTE

Las más de cien familias afectadas por la más que previsible demolición de sus casas serán citados después del verano por el organismo público Adif, dependiente del Ministerio de Fomento. Los planes del departamento que dirige Magdalena Álvarez apuntan a sacar la información pública a mediados de septiembre. Uno de los impactos que no consideró adversos el Ministerio de Medio Ambiente es el que más controversia había suscitado: la afección sobre la huerta y el espacio rural de la comarca de la Vega Baja.



A TOPE. Maquinaria pesada en el tramo de Agost. / DANI MADRIGAL



Varias entidades critican el proceso para aprobar la torre de comunicaciones

LA VERDAD ALICANTE

Un grupo de asociaciones y plataformas de Alicante han denunciado «el insuficiente y antirreglamentario procedimiento de participación pública establecido por el Ayuntamiento para la aprobación del proyecto de torre de telecomunicaciones en el Monte Tossal».

Según señalan estas entidades, «no se ha expuesto al público el preceptivo proyecto de participación pública, con anterioridad al inicio del procedimiento de consultas y encuestas a los ciudadanos, que deben conocer con antelación al inicio de la participación cuáles serán las reglas del juego, los procedimientos de consulta, los plazos, etcétera».

Integran esta protesta Ecologistas en Acción, la Plataforma de Afectados por las Antenas de Telefonía Móvil, las asociaciones de vecinos del Pla, Sol d'Alacant, Amigos de Fontcalent Rebollado, Benalúa El Templete, Gran Vía Surpuerto, San Gabriel, Playa Blanca, así como las plataformas de Iniciativa Ciudadanas y la de Defensa del Puerto.

Consideran, además, que la encuesta que el Ayuntamiento ha colgado en Internet es un «amaño» de la verdadera participación, pues «aunque se circunscribe a las opiniones de los ciudadanos al impacto paisajístico que supondrá la instalación de la torre, las fotos y las opciones presentadas están prefabricadas para que las contestaciones sean favorables a esa instalación».

Las entidades afirman que «no se presentan fotos de todas las cuencas visuales posibles, ni tampoco alternativas».



INFRAESTRUCTURAS

El corredor mediterráneo cumple 20 años excluido del mapa ferroviario estratégico

Todos los gobiernos del PSOE y el PP han renunciado a incluirlo como eje para la red transeuropea

Vicente Aupí, Valencia
El corredor ferroviario mediterráneo, que une las tres capitales valencianas con Cataluña y está considerado históricamente como uno de los más dinámicos de la red española, cumple en 2008 sus 20 años de exclusión sistemática de los planes de infraestructuras estratégicas del Gobierno y del selecto grupo de ejes que conforman la red transeuropea de transporte.

En estos dos decenios, los seis gabinetes del Gobierno central —cuatro del PSOE y dos del PP— han renunciado a incluir el sector entre la Comunidad Valenciana y Cataluña en sus prioridades, lo que se ha traducido en que no forme parte del verdadero mapa de alta velocidad y en que siga fuera de los corredores peninsulares incluidos por la UE, a propuesta del Ejecutivo español, para la red transeuropea.

La primera fecha decisiva que marcó esta exclusión fue el 9 de diciembre de 1988, cuando el Consejo de Ministros aprobó que las dos primeras líneas de alta velocidad españolas fueran la Madrid-Sevilla y la Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Aquella decisión marcó, en los años posteriores, la selección de proyectos que se propondrían a la UE como ejes estratégicos de cohesión en materia de transportes, plasmados en la llamada red transeuropea. En ésta sólo han tenido sitio por el momento, para España, tres ejes: Madrid-Valladolid y su extensión al País Vasco, Madrid-Barcelona-Frontera Francesa y Madrid-Lisboa. Esos tres ejes son los que aparecen en el mapa oficial de la red transeuropea, cuya última actualización data del pasado mes de mayo. En ella, no hay ningún eje estratégico al sur de Tarragona.

Con los informes en contra

Pese a la montaña de informes —algunos de ellos de la propia Renfe— que consideran el eje ferroviario Alicante-Valencia-Barcelona uno de los fundamentales de la red española, a fecha de hoy no aparece en el mapa ferroviario estratégico de la UE. El corredor mediterráneo aparece citado sólo como una pequeña pieza en uno de los 30 proyectos impulsados por la UE, destinado a la integración de la red ferroviaria española al ancho de vía europeo, pero no figura como eje prioritario.

La red transeuropea de transporte empezó a cobrar forma entre 1994 y 1996. En el primero de ambos años los estados miembros aportaron a la cumbre de Essen sus primeras propuestas para que algunos de sus

■ **Las prioridades son Madrid-Barcelona, el eje a Valladolid y la conexión con Lisboa**

■ **La UE tiene cerrada su selección de tramos estratégicos desde el año 2003**

ejes más importantes fueran incluidos en la futura red. La propuesta española se plasmó en la inclusión de los ejes Madrid-Barcelona, Madrid-Valladolid y Madrid-Lisboa.

En el año 2003, merced al informe del grupo de alto nivel encabezado por Van Miert, la red se amplió a 30 proyectos, pero en el caso español eso sólo se tradujo en una prolongación del eje Madrid-Valladolid al País Vasco. El problema, como re-

cuerda Gregorio Martín, catedrático de Computación de la Universidad de Valencia, es que aquel mapa de 2003 sigue vigente actualmente y, por el momento, «está cerrado, porque todos los proyectos van con retraso».

La única mención que desde la UE se ha hecho en los últimos tiempos en favor del corredor mediterráneo ha sido, según Martín, del ex comisario europeo de Transportes Jacques Ba-

rrrot quien ha destacado «la necesidad real de apostar por las mercancías desde Cartagena a la frontera francesa».

Pero ni siquiera esto ha motivado al Ministerio de Fomento a resolver el problema: su Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) actual sigue excluyendo la duplicación de vía para implantar ancho europeo de Castelló a Tarragona y separar trenes de viajeros y de mercancías.

Ejes estratégicos españoles incluidos en la red transeuropea



FUENTE: COMISIÓN EUROPEA. INFORME OFICIAL SOBRE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES. MAYO DE 2008.

LEVANTE-EMV

FECHAS DECISIVAS

EL PRINCIPIO 9 de diciembre de 1988

1 Ese día, el Consejo de Ministros aprobó implantar la alta velocidad ferroviaria, con ancho de vía europeo, en las líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Fue el momento decisivo de la exclusión para la Comunidad Valenciana.

CUMBRE DE ESSEN DE 1994 Los primeros 14 proyectos de la red transeuropea

2 La UE perfila sus primeros mapas de la red transeuropea de transporte. España propone sus ejes Madrid-Valladolid, Madrid-Barcelona-Frontera y la conexión con Lisboa. El corredor mediterráneo al sur de Tarragona queda excluido.

INFORME VAN MIERT DE 2003 La red transeuropea crece sin el corredor mediterráneo

3 El grupo de alto nivel liderado por Van Miert revisa las propuestas de años anteriores y amplía de 14 a 30 el número de ejes estratégicos, en un mapa que sigue vigente hoy. Pese a la ampliación, no hubo la menor mención al eje ferroviario entre la Comunidad Valenciana y Cataluña.

Dos ministros socialistas y dos populares con idéntico criterio

V. A., Valencia
Josep Borrell, Rafael Arias Salgado, Francisco Álvarez Cascos y Magdalena Álvarez. Ninguno de estos cuatro ex titulares de la cartera actualmente denominada Fomento —antes Obras Públicas— han apostado por la inclusión del corredor mediterráneo al sur de Tarragona entre los ejes estratégicos que desde 1994 se han defendido desde el Gobierno español para la red transeuropea. Muchos otros proyectos de infraestructuras para la Comunidad Valenciana fueron resueltos en sus respectivas etapas —como el impulso definitivo al nuevo acceso directo del AVE Madrid-Valencia

VERANO DE 2003



LOYOLA DE PALACIO

EL APRIETO DE LA COMISARIA EUROPEA

No hay AVE al sur de Tarragona

► Loyola de Palacio, fallecida en 2006, pasó serios aprietos cuando era comisaria europea de Transportes en 2003 y el informe Van Miert omitió por completo a la Comunidad Valenciana.

en los últimos ocho años—, pero en lo que concierne al corredor ferroviario mediterráneo, los responsables socialistas y los populares han tenido como denominador común la exclusión como eje estratégico que no sólo es vital para la Comunidad Valenciana, sino para toda España.

Cara y cruz de Jordi Pujol

Esta histórica omisión se ha producido a pesar de que, incluso desde la Generalitat de Cataluña en los tiempos de CiU, se apostó por prolongar de Barcelona a Valencia el eje estratégico de la conexión de alta velocidad entre Francia y España,

ahora en obras. El ex conseller de Obras Públicas Eugenio Burriel reveló recientemente a Levante-EMV que el gobierno autonómico catalán presidido por Jordi Pujol —quien pactó tanto con el PSOE como con el PP— se opuso a la propuesta para que el AVE Madrid-Barcelona tuviera su trazado por Valencia, a pesar de que sólo aumentaba el trayecto en 10 minutos. Sin embargo, Burriel recuerda también que el conseller catalán del ramo en la época, Joaquim Molins, sí defendió la apuesta por el corredor Barcelona-Valencia.

Tampoco sirvió de nada. Fomento sigue hoy sin cambiar el mapa.

SEGURIDAD ■ UNA TAPIA YA IMPIDE PASAR DESDE LA DISCOTECA LOU VEGA A LA ZONA DE PLAYA

Calafell sellará de urgencia las zonas donde se cruza la vía de forma ilegal

A lo largo del trazado férreo a su paso por Calafell son varios los puntos conflictivos por la indisciplina de muchos. Para el próximo mes de agosto se pretende que estén cerrados

POR **JOSÉ M. BASELGA**

El punto por el que numerosos jóvenes que salían de la discoteca Loui Vega cruzaban las vías para acceder al núcleo de la playa de Calafell se ha sellado con un muro de hormigón. El Ayuntamiento de Calafell ha actuado de manera de urgencia con asesoramiento de la Policía Local ya que además del riesgo de cruzar las vías, muchos de estos jóvenes provocaban destrozos en la urbanización que hay al otro lado de la vía.

Ahora sin embargo se estudian los puntos cercanos que podrían convertirse en las alternativas para estos grupos para cruzar la vía de manera ilegal. La concejal de Gobernación de Calafell, Ana María González (ADMC) señaló que «se están estudiando otros pasos cercanos para cerrarlos». González señala que el objetivo es que puedan sellarse antes del mes de agosto, que es cuando más residentes hay en la localidad.

Una de las zonas más conflictivas por el cruce ilegal sobre las vías coincide donde está el supermercado Eroski. Mientras en el lado de playa no hay ninguna valla que impida acceder a las vías, en el lado de montaña está vallado, pero

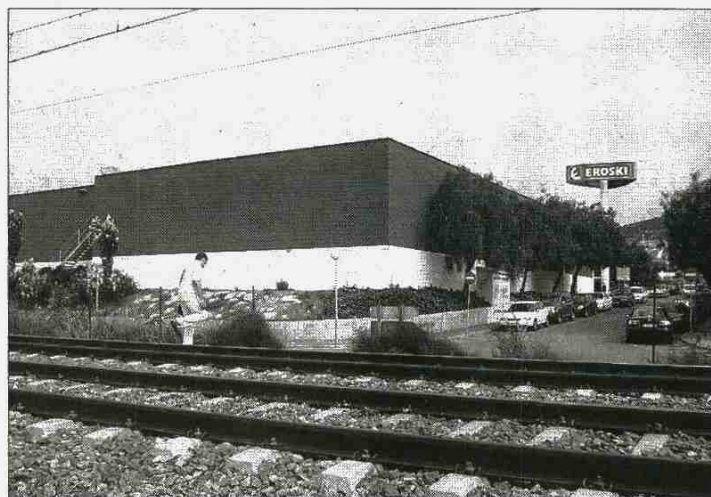
un tramo ha sido arrancado y son muchos los vecinos cruzan para realizar sus compras.

Atropello

Precisamente en este punto a primera hora de ayer fueron atropellados dos perros de una vecina que los había sacado a pasear. Los animales cruzaron la vía y un tren los arrolló. El accidente provocó inicialmente la alarma de muchos vecinos que temieron que se había producido el arrollamiento de una persona.

El alcalde de Calafell Jordi Sánchez (PSC) reconoció que el tramo del Eroski es uno de los puntos más conflictivos por el cruce de las vías de manera ilegal. El comercio está en el lado de montaña del tendido ferroviario, pero en el lado de playa en los últimos años se han multiplicado los edificios y el número de residentes sobre todo los meses de verano.

Sin embargo no es el único punto negro por el cruce ilegal de vecinos. Frente a los apartamentos Alorda también son muchos que aprovechan que hay arrancado un tramo de la valla para cruzar las vías, lo mismo que sucede junto a la propia estación y un paso inferior para peatones y vehículos. En es-



» Son muchos los que cruzan las vías de forma ilegal para llegar hasta el supermercado Eroski. El tramo de valla de la zona está arrancado. F. JMB

Adif anunció que ha licitado las obras para vallar casi todo el trazado, pero no hay fecha de inicio

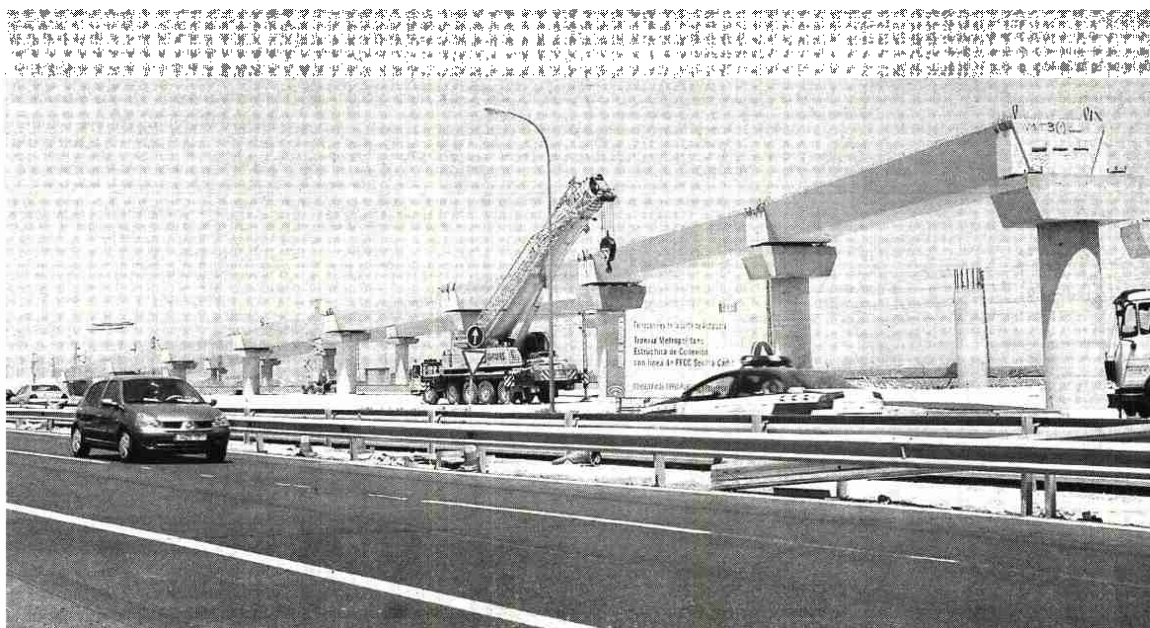
te último punto ya murió arrollada una joven hace unos años.

Vallar 3 kilómetros

El gestor de infraestructuras ferroviarias Adif anunció el pasado mes de junio que había licitado las obras para realizar un vallado en un tramo de 3,2 kilómetros de vía en ambos lados en Calafell. El pre-

supuesto es de 190.000 euros y una vez iniciadas tendrían un plazo de ejecución de un mes. Sin embargo no hay fecha para el inicio de los trabajos. El proyecto es de desbrozar la vegetación y abrir zanjas. Además se hará la construcción de un muro sobre el que se colocarán vallas.

El alcalde de Calafell, Jordi Sánchez aseguró que el lunes se pondrá en contacto con Adif para intentar conocer el calendario previsto por la empresa para ejecutar el vallado. «Si se retrasa mucho tendremos que sellar los puntos más conflictivos de forma urgente». Con el, la imprudencia de muchos al cruzar las vías por zonas prohibidas, supone un gasto para las arcas municipales de varios miles de euros.



Una grúa trabaja en la colocación de vigas sobre los pilotes del nuevo viaducto, que irá sobre la autovía de Cádiz a San Fernando.

Las primeras obras del tranvía estarán a punto el próximo octubre

Los trabajos de enlace del nuevo medio de transporte con las vías del tren en La Isla avanzan a buen ritmo y estos días se colocan las primeras vigas sobre los pilares

Fátima Díaz / SAN FERNANDO

A pesar de que el nuevo medio de transporte unirá varios puntos de la Bahía de Cádiz —Chiclana, San Fernando y Cádiz—, La Isla es el único municipio en el que han arrancado las obras para la puesta en funcionamiento del tranvía.

Aparte de la actuación en la vía principal isleña, la calle Real, que quedará atravesada por el tranvía y está previsto que den inicio a mediados del mes de agosto, las obras para construir el enlace de este medio de locomoción con la

vía férrea comenzaron a la altura del nudo de La Ardila hace ya más de un año y medio y, a estas alturas, ya se vislumbra el viaducto que atravesará de forma elevada la autovía que conecta Cádiz con San Fernando y la CA-33.

Hasta la fecha los trabajos se habían centrado en la preparación de los terrenos, el desvío de servicios el drenaje y la ejecución de una carretera provisional a la cercana gasolinera, pero desde hace algunas semanas el pilotaje ha dado paso por fin a la colocación de los primeros elementos de la estructura en sí

Dicho viaducto se está haciendo esperar puesto que, según el plazo de ejecución establecido, los trabajos tendrían que haber concluido el pasado mes de mayo. Si es cierto que el proyecto ha contado con varios retrasos imprevistos;

PILOTAJE

El pilotaje de la estructura de conexión del tranvía con las vías del tren se ha dado por finalizado

El último y más importante, un colector de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (CHG) que se vio afectado por estas labores el verano pasado y que obligó a pararlas durante meses.

Superados todos estos escollos, desde la Delegación Provincial de Obras Públicas se apunta un nuevo plazo para que las obras estén listas por completo, el próximo mes de octubre.

El pilotaje de esta estructura de conexión del tranvía con las vías del tren se ha dado estos días casi por finalizado, aunque todavía faltan dos de estos elementos por habilitar

Actualmente, por tanto, los operarios se centran más bien en la colocación de las vigas que van encima de dichos pivotes. De hecho, sobre estas vigas van unas losas de compresión que también se encuentran instaladas ya en algunos puntos de la estructura. Encima de dichas losas de compresión, que sirven para amortiguar el paso del tranvía, irán ya las vías propiamente dichas y los postes para sujetar las catenarias.

La solución proyectada consta de una plataforma para doble vía (dos sentidos de circulación) en los primeros 82 metros, que se separará a su vez en dos tableros, uno de 224 metros de longitud para la vía en sentido San Fernando y otro de 319 metros para la vía hacia Cádiz.

Las obras, adjudicadas por la Junta de Andalucía en el verano de 2006, las está desarrollando la unión temporal de empresas De-tea-Tecsa.



REFORMES ALS VIALS DE REUS (2008)

L'Ajuntament de Reus començarà en els propers sis mesos les obres de 30 carrers

L'àrea de Via Pública invertirà enguany quinze milions d'euros en reformes, tres dels quals ja estan adjudicats

ROMÀ ROFES / Reus
● La regidoria de Via Pública de l'Ajuntament de Reus preveu engegar en els propers sis mesos les obres d'una trentena de carrers de la ciutat. Una part d'ells perta-

nyen a la tercera i a la quarta fase del pla de reforma integral del barri del Carme. En alguns casos es projecta una remodelació total del carrer, però en altres només es preveu un nou paviment. És el cas de la ur-

banització Pi, la plaça de les Oques o el passeig de l'Olivera. La inversió prevista per a l'any 2008 és de poc més de quinze milions d'euros, dels quals tres estan adjudicats i vuit, en procés. L'ampliació

del pont ferroviari de Sant Josep Obrer, d'un cost de tres milions i mig d'euros, significa gairebé la meitat del pressupost de les obres que Via Pública està duent a terme en aquests moments.

Segons les previsions, a l'octubre està previst que arrenquin la majoria de les obres projectades en els carrers de Reus. És el mes en què podrien començar les dues properes fases al barri del Carme. Tot i això, l'inici anirà lligat en gran mesura a l'acabament de la instal·lació dels tubs del sistema pneumàtic de recollida de brossa.

Al setembre hauran començat les obres dels carrers del barri Clarassó, i les de l'avinguda Jaume I i la plaça Hèrcules. I de cara al darrer trimestre s'engegaran les de Joan Martell, Sant Magí, Sant Vicenç, Euskadi i Avellaners. D'altra banda, abans de final d'any haurien d'estar acabades totes les que hi ha ara en procés, entre elles les del carrer Ample –que s'han retardat–, la segona fase del barri dels Poetes i les dues primeres del barri del Carme.

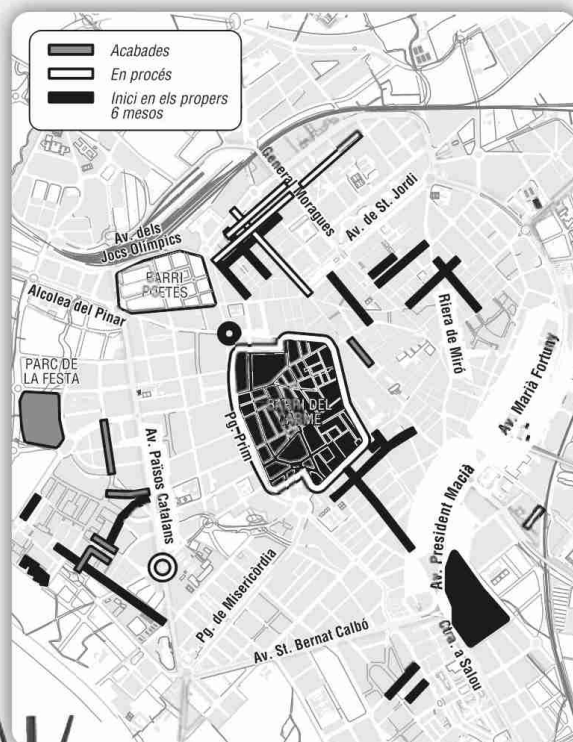
Llums, parcs i escultures

A banda de les reformes integrals, Via Pública ha invertit 280.000 euros en la substitució de l'enllumenat de la urbanització del Pinar i de Mas Carpa. Els nous 450 fanals suposaran un estalvi de 56.000 euros anuals. En aquest sentit, els propers –a partir del darrer trimestre d'enguany– seran els dels carrers Escultor Sunyol, Antiquaris i Arnavat Miró, i la plaça de la Sang.

Un altre dels focus d'inversió són els parcs lúdics. A l'octubre s'acabaran les obres al parc infantil de la carretera de Castellvell, i s'han encarregat zones de joc també a Mas Iglésias –l'obra del tancament començarà al setembre–, Salvador Allende i Tirant lo Blanc. D'altra banda, a l'avinguda Països Catalans s'està fent el monument a la sardana, previst per a l'octubre. També s'han acabat en els darrers mesos el parc de la Festa i tres àrees per gossos.

ESTAT DE LES OBRES PREVISTES PER AL 2008 A LA VIA PÚBLICA DE REUS

OBRA	PRESSUPOST	ESTAT / PREVISIÓ
Reasfaltatge avinguda de la Pau, plaça de les Oques, urb. Pi, Pg. de l'Olivera, carrer Martorell i carrer Pont	300.000	Inici al juliol
Plaça Hèrcules i carrer Jaume I	43.3719	Inici al setembre
Barri Clarassó	1.013.819	Inici al setembre
Tancament del parc de Mas Iglesias	234.721	Inici al setembre
Carrer Pròsper de Bofarull	406.796	Inici a l'octubre
Carrers Sant Bernat i Sant Cristòfor	270.000	Inici a l'octubre
Carrer Balmes	568.117	Inici a l'octubre
Carrers Bergadà i Pàmies	97.290	Inici a l'octubre
Travessera de Sardà	536.961	Inici a l'octubre
Carrer Sant Miquel	143.858	Inici a l'octubre
Carrer Sant Tomàs	272.026	Inici a l'octubre
Barri del Carme, tercera fase	53.238	Inici a l'octubre
Barri del Carme, quarta fase	299.646	Inici a l'octubre
Carrer Joan Martell	250.000	Inici al desembre
Carrers Sant Magí i Sant Vicens	293.000	Inici darrer trimestre 2008
Carrers Euskadi i Avellaners	446.000	Inici darrer trimestre 2008
Enllumenat públic Escultor Sunyol i Antiquaris	?	Inici darrer trimestre 2008
Enllumenat públic Plaça de la Sang i Arnavat Miró	49.998	Inici darrer trimestre 2008
Ampliació del pont de Sant Josep Obrer	3.452.000	Acabades al setembre
Carrer Ample	777.730	Acabades a l'agost
Carrers Tivoli i Francesc Bartrina	201.150	Acabades a l'agost
Carrer Frederic Soler	353.600	Acabades a l'agost
Barri dels Poetes, segona fase	796.000	Acabades a l'agost
Desamparats	140.713	Acabades a l'agost
Jocs infantils carretera de Castellvell	40.000	Acabades a l'octubre
Monument a la sardana	200.000	Acabades a l'octubre
Barri del Carme, primera fase	597.627	Acabades al desembre
Barri del Carme, segona fase	490.869	Acabades al desembre
Eliminació de barreres arquitectòniques	300.000	En execució
Adequació de l'enllumenat públic	280.000	En execució
Jocs infantils a Mas Iglesias, Salvador Allende i Tirant lo Blanc	250.000	Encarregades
Carrer Robert Gerhard	37.000	En oferta
Forques Velles, Mont-roig, Pont, Gandesa, Amistat i Pedrola	370.000	Acabades
Carrer Monterols	176.151	Acabades
El Pinar, primera i segona fase	1.242.270	Acabades
Bitlleters dels autobusos municipals	250.000	Acabades
Parc de la Festa	250.000	Acabades



Monument a la Sardana



Carrer Ample



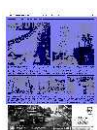
Pont Sant Josep Obrer



Parc de la festa



Barri del Carme



REFORMES ALS VIALS DE REUS (2009-2011)



► Traslladaran l'estàtua d'Hèrcules.

L'escultura d'Hèrcules abandonarà el pati de l'IES Salvador Vilaseca per coronar la nova rotonda de la plaça. Serà el colofó de les obres del carrer Jaume I i la plaça Hèrcules. A banda d'això, el consistori ja ha

encarregat una escultura de grup d'uns nens saltant que es posarà al parc Sant Jordi. A mitjà termini, la intenció de Via Pública és instal·lar més escultures a les entrades de la ciutat. El ritme de treball dependrà de les dotacions pressupostàries. / R.R.H.



► Adéu a les torres del Pinar.

A l'avinguda de les Torres de la urbanització del Pinar se soterraran en dos anys les estructures d'alta tensió elèctrica que li donen aquest nom. La previsió és que comencin a desaparèixer «a partir de l'any que ve o

com a molt tard el 2010», segons Magrazó. L'octubre de fa dos anys es va signar un conveni pel seu soterrament, que tindrà una inversió de 3,4 milions d'euros. Actualment s'estan remodelant els carrers de la zona. / JUDIT FERNÁNDEZ



► **Nova rotonda a l'avinguda de Salou.** Després de les que s'han construït a la cruïlla amb el carrer Flix i a la plaça del Canal, l'avinguda de Salou tindrà el 2010 una altra rotonda a la cruïlla amb l'avinguda del Mediterrani, ara regulada per semàfors. També s'estudia fer-ne dues a l'avinguda Sant Bernat Calbó. / JUDIT FERNÁNDEZ



► **Dos pulmons nous.** El parc Gandhi, amb un superfície de 10.326 m², culminarà la urbanització de l'àrea del Velòdrom. L'inici de les obres està previst «per l'any que ve o el 2010», segons Magrazó. Es farà just sobre el barranc de l'Escorial. L'any que ve també es preveu començar les obres del parc del barri del Pelai. / EL PUNT



► **Es trauran les pilones de Pere el Cerimoniós.** A l'avinguda Pere el Cerimoniós, una de les vies principals d'accés al centre de la ciutat, s'hi faran canvis l'any que ve. Les pilones blaves de plàstic que delimiten els dos carrils i regulen la circulació es retiraran, i en el seu lloc es construiran mitjanes i rotondes. / JUDIT FERNÁNDEZ



Comienzan los trabajos para la cimentación de la presa de Siles

La conclusión de las obras está prevista para el verano del año 2010

FRANCISCO JUAN TORRES ■ SILES

Las obras de la presa de Siles se ejecutan dentro de los plazos previstos. En este año se invertirán algo más de 6 millones de euros. Actualmente se trabaja en las excavaciones e inyección para la cimentación de la presa y la previsión es que las acciones finalicen para el año 2010.

El trasiego de maquinaria es el pan de cada día en las obras de la futura presa de Siles. Las excavaciones se suceden y, fundamentalmente, se agilizan los trabajos para las inyecciones, en el capítulo de la cimentación del muro del dique. Con anterioridad se ejecutaron las acciones de desbroce que afectaban al cuerpo de la presa. Los plazos, de momento, se cumplen. Durante este año se invertirán más de 6 millones de euros de los 21.143.128 presupuestados inicialmente.

El proyecto está incluido dentro del Plan Activa Jaén, con cargo a la Dirección General del Agua del Ministerio de Medio Ambiente. Pondrá en riego unas 3.500 hectáreas, atenderá la demanda de abastecimiento para una población de aproximadamente 13.000 habitantes, producirá energía eléctrica renovable y permitirá el desarrollo de diferentes proyectos de usos recreativos en la zona.

SITUACIÓN. La presa de Siles se situará a unos 105 kilómetros, aguas arriba, del embalse del Gíribaile y almacenará agua con una mínima contaminación antrópica. Su capacidad de embalse está prevista en 30.5 hectó-



CONSTRUCCIÓN. Estado actual de las obras de la presa de Siles, que se hacen en el término municipal.

metros cúbicos, volumen que permitirá satisfacer una serie de demandas de gran relevancia, abastecimiento a la población, de tal forma que se acabe con los problemas de dispersión de fuentes, calidad de agua y déficit en periodo estival que existen en la actualidad en la comarca.

El Ministerio de Medio Ambiente adjudicó, en su día, el concurso de elaboración del proyecto y construcción a la empresa Unión Temporal de Empresas, UTE, formada por Cavosa Obras y Provetos S. A. Sociedad Gene-

En este año 2008 se invertirán 6 millones de euros de los más de 21 presupuestados

ral de Obras S.A y Sacyr S.A. Cabe destacar que la presa de Siles servirá como protección contra las avenidas de agua en municipios colindantes como La Puerta de Segura y Puente de Génave. Su construcción se ubica en una ce-

rrada próxima al paraje conocido como el Cortijo de Cantalar, con una planta recta de 290 metros de coronación y altura máxima sobre el cauce de 55 metros.

Las instalaciones se realizarán después de superar todos los problemas y luchas políticas generadas entre gobiernos de uno y otro signo político. Con las obras ya en marcha se materializa una de las edificaciones más representativas de la zona y que llegará después de la construcción de la variante de La Ballestería y del hospital comarcal.



POLÍTICA INSULAR LA INTERVENCIÓN DEL CONSELL EMITE UN INFORME DE DISCONFORMIDAD CON EL PAGO

La desviación presupuestaria de la vía Palma-Manacor superó los 23 millones

La concesión, que se prolonga hasta 2048, supondrá el pago de 650 millones a las empresas

CARLES CANALS. Palma.

La desviación presupuestaria en la construcción, conservación y explotación de la carretera C-175 (Palma-Manacor) prevista en 2004 ha superado los 22,7 millones de euros en inversión y los 487.700 euros de mantenimiento, sobre una previsión original de 57,6 millones.

Dado que estos más de 23 millones de más superan el margen del 20 por ciento que permite la ley de contratación para modificaciones de proyectos, el PP se opuso ayer en el Consell a aprobar un acuerdo que supone la mejora contractual de la unión temporal de empresas que gestiona esta carretera.

El grupo de consellers conservadores hacía así suyas las reticencias manifestadas por la intervención del Consell, que emitió un informe desfavorable a esta acción, aprobada ayer por los votos del Pacto.

Así, para "mantener el equilibrio económico de la concesión", el Consell aprobó ayer entregar este año a la empresa 180 millones en diez años, dentro de los que se incluye el canon por demanda —la empresa cobra según el número de vehículos que utiliza la carretera, lo que repercute en su mantenimiento— y las obras en sí.

El conseller titular de carreteras, Antoni Pascual (UM), no re-



El Pacto alza manos para ganar la votación por 17 votos a 16. FOTO: B. RAMON

conoce que se haya superado este 20 por ciento, sino que admite un 18,5 por ciento de incremento en obra.

Sin embargo, para la portavoz del PP en obras públicas, Mabel Cabrer, la realidad es otra: no sólo se ha superado ese 20 por ciento,

sino que "existen numerosos informes en contra". Pero además, y dado que se aumenta el período de explotación hasta 2048, finalmente el Consell deberá abonar hasta esa fecha 640 millones de euros.

"Es un importe que supone el

doble de lo que ha invertido el Govern en todas las carreteras de Mallorca", ponderó Cabrer; lo más "grave" es que "carece de expediente administrativo".

También carecen de informe de conformidad diversas obras ejecutadas el año pasado en las

EL APUNTE

Llaman "fachas" desde la tribuna a los conservadores

La tribuna de invitados del Consell insular está abierta a las asociaciones registradas en la corporación que deseen intervenir en el pleno; es asiduo usuario de este derecho Pere Felip, vocal de diferentes entidades. Ayer, desde la tribuna de oradores y en un aparte al conseller del Bloc Joan Lladó, se refirió al conseller del PP Joan Flaquer como "facha" y a Jaume Font como "exaltado impresentable", según las personas próximas a él. Los consellers del PP lo oyeron y, a modo de protesta, abandonaron la sala de plenos. No es la primera vez que el PP protesta por el contenido de las intervenciones de Felip.

carreteras de Mallorca por un valor final superior al millón y medio de euros. El conseller Alemany justificó que tales partidas se destinaron mayoritariamente los puntos negros generados por las tormentas de octubre de 2007 y se encargaron y ejecutaron por la vía de urgencia. Son 24 facturas que responden a trabajos en el primer cinturón de Palma, entre Sant Joan y Petra, en la Ma-4012 entre Porto Petro y Cas Concos, en la Ma-3431 entre Muro y Can Picafort, en la variante sur de Andratx y en el vial que una Ses Palmeres y Maiores.

Departamento insular de Obras Públicas
Teléfono 971-173850



Empresarios y profesionales recuperan el proyecto de parque logístico para Cáceres

El emplazamiento son las más de 400 hectáreas que el plan de urbanismo reserva para usos empresariales

Llamamiento para que la ciudad no desaproveche la oportunidad que abren las nuevas autovías y el AVE

JOSÉ LUIS BERMEO
caceres@extremadura.elperiodico.com
CÁCERES

La Fundación Cáceres Capital, integrada por empresarios y por profesionales, recuperó ayer un debate que ya se había planteado antes coincidiendo con campañas electorales. Lo que se puso sobre la mesa en la jornada que organizó la fundación fue que se garantizase la presencia de Cáceres en los corredores de comunicaciones y mercancías del oeste peninsular y suroeste europeo y que junto a ello Cáceres contase con su parque logístico empresarial, para el que ya se cuenta con terrenos: toda la reserva de suelo que el nuevo plan general de urbanismo deja para utilidades industriales y que está en las traseiras del polígono Capellanías.

Ayer se habló en la Cámara de Comercio de la ciudad del futuro debido a la inquietud de los que están en la fundación y en un momento que es importante para la ciudad. Son ideas a conseguir a largo plazo, aunque posibles, y ligadas a todo lo que se ha venido anunciando en los últimos meses: el AVE y su estación, el aeropuerto, las autovías de la Plata y Badajoz y la prolongación de la de Trujillo hasta Valencia de Alcántara. Sin estas dotaciones no se comprenden las jornadas de ayer, en las que se hablaba del futuro urbano, empresarial y social de Cáceres.

El planteamiento del encuentro era triple. Por un lado el posicionamiento de la fundación, reflejado en la intervención del catedrático de Análisis Urbano, Antonio Campesino, por otro la experiencia en otras comunidades, con la ponencia de Cristina Álvarez, directora de la asociación de los centros logísticos de Castilla y León, y de la propia, con Antonio Ruiz, consejero delegado de los espacios para empresas de Mérida y Navalmoral de la Mata de Sofiex, y por último se habló del potencial de ese corredor de comunicaciones en el eje del suroeste europeo con la presentación de la fábrica que Renault instalará en Tánger y que produ-



► Campesino, primer ponente, junto a Oivantos, presidente de la fundación, y Muriel, vicepresidente.

SUELO PARA PARQUE LOGÍSTICO



cirá 400.000 vehículos al año.

Era un ejemplo de las posibilidades de Tánger y de su puerto, que en un futuro "puede llegar a tener un tamaño como el de Rotterdam y situarse entre los diez más importantes del mundo", destacó Juan Carlos Merchán, directivo de Renault. En las intervenciones se habló del puerto de Tánger, del de Algeciras y del de Sines, entre los puertos se encontraba el catedrático luso José Manuel Barbosa, como ejemplos de grandes polos de partida o llegada de mercancías que se encuentran en el eje de Cáceres y que la ciudad debe aprovechar.

Antonio Campesino recordó que las actuales relaciones territoriales "son en red" y que hay que situarse en el "rosario de la red de nudos de la articulación logística". Campesino, al igual que Merchán, coincidieron en la importancia de la red de ferrocarril, dado que tendrá que ir ganando peso al transporte por carretera. El catedrático de la Uex recordó que el nuevo plan de urbanismo reserva más de cuatrocientas hectáreas para usos em-

Heras: "Una estación que responda a las necesidades de los viajeros y mercancías"

► La alcaldesa, Carmen Heras, que en otras ocasiones había hablado de la plataforma logística, participó en la clausura. Sobre la futura estación, recordó que la decisión que tome el ayuntamiento no será la única y aclaró que hay que buscar una solución que responda a las necesidades de los viajeros y mercancías. Comentó que hay distintas alternativas, pero habló de una estación de ferrocarril que atienda a viajeros y mercancías, que permita que la terminal de autobuses esté al lado y que no se encuentre muy lejos del futuro aeropuerto.

de comunicación: la red ferroviaria de la gran velocidad y las autovías de la Plata, de Trujillo (en su prolongación a Valencia de Alcántara) y de Badajoz.

En esos terrenos entraría la plataforma logística de Cáceres. La fundación, además, ha presentado un proyecto de aeropuerto en las cercanías, a unos 12 kilómetros de la ciudad y detrás de las Capellanías, y defiende que la futura estación del AVE, junto a la de autobús, esté donde ha planificado el nuevo plan de urbanismo: en el nudo de la carretera de Malpartida y la autovía de la Plata (A-66).

El vicepresidente de la Fundación Cáceres Capital, Marcelo Muriel, destacó la importancia de que desde las administraciones se potencie la red de ferrocarril del oeste (el eje de la Ruta de la Plata) y de que haya coordinación y colaboración entre espacios logístico de dentro y fuera de la comunidad autónoma. ■

elperiodicoextremadura.com
Biblioteca



NUEVO CALENDARIO DE PREVISIONES PARA EL RECORRIDO ASTURIANO

Areces y Trevín dicen que toda la autovía estará abierta en el 2012

El tramo Tapia-Barres, de 5,9 kilómetros y un presupuesto de 33 millones, se inauguró ayer

El Delegado del Gobierno garantiza que la licitación de Otur-Villapedre está próxima

MARÍA R. LÓPEZ
comarcas@lavoz.esperiódico.com
TAPIA

El presidente del Principado, Vicente Álvarez Areces, y el Delegado del Gobierno en Asturias, Antonio Trevín, dieron ayer un nuevo plazo para que toda la autovía del Cantábrico que discurre por Asturias esté finalmente terminada. Será en 2012 cuando finalmente los habitantes de la zona noroccidental de la región queden bien comunicados con el centro, abriendo una nueva etapa de desarrollo para la comarca. En estas previsiones se incluyen los conflictivos tramos Otur-Villapedre en el occidente, que con toda probabilidad será el último en abrirse, dado que ni siquiera se ha licitado aún, y Unquera-Janes en el oriente.

Trevín indicó que la Sociedad Estatal de Infraestructuras Terrestres y Transportes (Seitt) tiene intención de «agilizar la construcción» de Otur-Villapedre, y que procederá a licitarlo en los próximos meses, aunque el horizonte más próximo para acabarlo sigue fechándose en 2012.

Ambas personalidades, Areces y Trevín, fijaron el nuevo calendario al inaugurar ayer los 5,9 kilómetros de autovía que discurren entre Tapia de Casariego y Barres (Castropol).



M.R.L.

INAUGURACIÓN DEL PARQUE DE BOMBEROS

Castropol El Presidente del Principado, Vicente Álvarez Areces, aprovechó su visita ayer al noroccidente para inaugurar el parque de Bomberos de Barres, ubicado en el concejo de

Castropol, que da servicio a los concejos de Coaña, El Franco, Tapia de Casariego, Castropol, Vegadeo, San Tirso de Abres, Santa Eulalia, San Martín y Villanueva de Oscos, Taramundi y Navia.

Al acto también asistió la presidenta de la Junta General del Principado, María Jesús Álvarez.

Tapia-Barres es el undécimo tramo del sector occidental de la autovía del Cantábrico (A-8) que se abre al tráfico. Actualmente quedan otros cinco tramos más por completar (42,2 kilómetros) y se hallan en servicio 65,42 kilómetros, el 61 por ciento del recorrido.

El nuevo tramo de autovía Tapia-Barres, de 5,9 kilómetros y un presupuesto de más de 33 millones de euros, queda de momento aislado del resto, hasta que pueda conectarse con Barres-Ribadeo, cuya apertura se prevé para finales de este año. En 2008 debería inaugurarse asimismo Las Dueñas-Novellana, y Muros de Nalón-Las Dueñas para principios de 2010. El enlace que conecte Tapia con Navia se hará esperar hasta entrado 2010.

El otro aspecto fundamental al que se refirió Areces fue a promover la implantación y desarrollo de las comunicaciones de banda ancha en la comarca. «Trabajaremos hasta que estas comunicaciones estén accesibles para el último habitante de las montañas asturianas», se comprometió. Una última alusión fue para el éxito de los polígonos industriales en las alas.



Desviaments al lateral de la ronda de Dalt fins al 2009

● **Barcelona.** Les obres de construcció de la futura estació de l'L5 a la Vall d'Hebron faran desviar el trànsit al lateral de la ronda de Dalt en sentit Llobregat, a l'altura de l'avinguda del Jordà. Aquesta mesura s'aplicarà a partir de dilluns, 14 de juliol, i fins a final del 2009. Per evitar les obres, es modificarà el traçat de la calçada cap al nord uns 150 metres, però es continuarà disposant de dos carrils de circulació. A més, es mantindrà tancat l'accés a l'L3 de Vall d'Hebron de la banda de muntanya. S'haurà d'utilitzar la banda de mar. / EL PUNT



la galeria | MIQUEL PORTA PERALES

El TAV i la política

La plataforma contrària al TAV pel centre de la ciutat comença a tastar el gust amarg de la política. Resulta que Convergència i Unió, amb el regidor Xavier Trias al capdavant, va assegurar –hi havia eleccions– que del TAV pel centre, de la ciutat res de res. Però, què passa quan fa més d'un any de les eleccions municipals i quatre mesos de les generals? Convergència i Unió, com diuen el polítics amb el seu llenguatge, ha tret del document marc sobre infraestructures el túnel del TAV pel centre de la ciutat. Per què ho fa? Perquè, aspira a arribar a un consens amb el bipartit –no se sap si tripartit una altra vegada– sobre les grans obres a realitzar a la ciutat de Barcelona. Això sí, Convergència i Unió apaivaga la

mala consciència assegurant que aquesta obra no s'hauria de fer.

Tornem-nos a demanar: per què Convergència i Unió i el regidor Xavier Trias s'obliden del túnel pel centre de Barcelona? Perquè el partit i el regidor perceben que l'ambient i les enquestes els són favorables i el que ara cal és promoure una imatge més positiva, impulsar un seguit de propostes –nous barris al Port i al Morrot, cessió de la caserna del Bruc– que facin que el ciutadà s'adoni que ells són l'alternativa al govern municipal de l'alcalde Jordi Hereu. Ho deia al principi: la plataforma contrària al TAV pel centre de la ciutat comença a tastar el gust amarg de la política. Però, l'idil·li, mentre va durar, va ser molt maco.



Foment es compromet a reparar tots els habitatges malmesos per les obres del TAV al Prat

Malestar entre els veïns perquè hauran de repetir el procés de reclamacions

ROSA M. BRAVO / Barcelona

● El president de l'Adif, Antonio González, es va comprometre ahir a reparar tots els immobles del Prat afectats per les obres del tren d'alta

velocitat i no només els 40 previstos en un principi. La Universitat Politècnica serà l'encarregada d'establir quins habitatges s'han de reparar. L'associació veïnal del Nucli Antic

ha rebut amb sorpresa i indignació la notícia, perquè les reclamacions fa temps que són sobre la taula i ara se'ls obligarà a repetir el procés, que veuen com una maniobra dilatòria

González va recordar que en un principi l'Adif, responsable de les obres del tren d'alta velocitat (TAV), es va comprometre a reparar els desperfectes de 40 habitatges, que l'organisme reconeixia com a afectats directament pels treballs ferroviaris. L'associació de veïns del Nucli Antic sempre ha defensat que les obres han provocat esquerdes a 140 habitatges i han exigit la reparació de tots els immobles, no només els inclosos a l'illa més propera a la via —entre el carrer Ferrocarril i l'avinguda Anselm Clavé—. Ahir el president de l'Adif es va comprometre a reparar «els que aparentment estan fora de les obres per evitar discrepàncies i que els veïns estiguin satisfets». Per a això, «la universitat Politècnica farà l'arbitratge i si considera que hi ha una afectació pel TAV fora de l'illa ho arreglarem sense problema». L'Adif ho comunicarà a tots els veïns de l'entorn perquè facin la pertinent reclamació.

Aquesta notícia que en principi respon a les reivindicacions veïnals no va ser tanmateix ben rebuda per la presidenta de l'associació del Nucli Antic, Rosario Amador. En primer lloc perquè es va assabentar per la premsa i no pas a la reunió que van



Cases del carrer Ferrocarril afectades per les obres del TAV. / JUANMA RAMOS

mantenir veïns i Adif el passat 18 de juny. Però sobretot perquè, segons Amador, l'Adif ja coneix de sobres la reclamació de tots els habitatges afectats per les obres, i no només les que queden dins de l'àmbit inicialment reconegut pel responsable de les obres del TAV. «La Politècnica ja ha fet estudis durant nou mesos», explica Amador, que es pregunta: «quin sentit té tornarlos a fer? Ens obliguen a iniciar de nou tot el procés, quan les reclamacions ja s'han presentat», es queixa la presidenta.

Millores als carrers

● El president de l'Adif i l'alcalde del Prat, Lluís Tejedor, van signar ahir un conveni pel qual l'administradors d'infraestructures ferroviàries restituirà les zones públiques afectades per les obres del TAV. Les actuacions costaran 1,4 milions d'euros i consistiran en la reurbanització de carrers, la neteja d'embornals i clavegueram i la reparació de mobiliari urbà. Així, s'urbanitzarà el carrer Ferrocarril entre el carrer Manel Beltran i Prat, es faran les obres necessàries per connectar el carrer Ferrocarril amb el Major i es demolirà el mur de tancament. Es farà una actuació similar al carrer Major entre Urgoiti i el passatge de l'autovia. Es repararà el paviment de sis carrers i es netejaran col·lectors i clavegueram dels sediments de les obres. El mateix es farà amb un camí del parc agrari afectat pel pas dels camions i amb la bassa de Ca l'Alaio.



El govern desestima la reserva de sòl estratègic a Valls i la desplaça al Pla

El pla territorial parcial és previst que es presenti a aprovació inicial a finals de mes

LM. / Valls / El Pla de Santa Maria
● El text del pla territorial parcial (PTP) és previst que s'aprovi inicialment abans del mes d'agost. En el document es desestima la reserva de sòl estratègic prevista a

la partida de Baiona i que va provocar una forta polèmica entre un sector de la societat de Valls. La reserva de sòl també afectava els termes del Pla de Santa Maria i d'Alió i completava un total de 500 hectà-

rees de terreny susceptible de ser utilitzat com a «equipament regional o per a activitats col·lectives». La nova figura de protecció es va interpretar majoritàriament com una ingerència en el territori municipi-

pal i, d'altra banda, va donar lloc a sospites per a la futura situació d'un parc logístic, una necessitat a les comarques del sud que el govern català havia anunciat que se supliria.

El govern català i l'equip redactor del pla territorial parcial del Camp de Tarragona ha desestimat la protecció de la partida de Baiona en els termes d'interès general amb què es plantejava en la proposta inicial. Aquesta figura de protecció s'aplicarà als terrenys que l'Incasòl ha adquirit els darrers anys al terme del Pla de Santa Maria, on té prevista la construcció d'un parc d'energia solar.

La proposta de protecció inicial es presentava sobre la plana de sòl d'interès per a l'estructuració territorial d'assentaments, activitats i infraestructures, motiu pel qual es proposava condicionar la seva possible transformació al reconeixement de la vàlua que tindria per al conjunt del Camp. Les responsables locals, Dolors Batalla i Núria Segú, van presentar la proposta com la millor mesura de protecció per a les finques de la partida de Baiona. És a dir, una reserva de terrenys en els quals no es podria pla-



► **La Gambada.** L'Incasol ha adquirit els darrers anys 125 hectàrees de terreny entre el polígon industrial i la partida de La Gambada. El terreny és planer i ben comunicat i des de l'Incasol s'observava com un espai per a la possible situació del parc d'energia solar. / I.M.

nificar sense el vistiplau de les dues parts i, a més a més, s'hauria de fer a llarg termini. La proposta es va interpretar en un altre sentit des de diversos sectors de la població, que tenien a la memòria la proposta de la patronal de Tarragona,

Cepta, d'aprofitar l'espai per a la logística de la zona portuària. La coincidència de les dues propostes va fer aparèixer un moviment contrari per diversos motius en funció dels sectors socials o econòmics d'on provenien. D'aquesta ma-



► **Baiona.** La proposta del pla territorial parcial feina una reserva de sòl de 500 hectàrees en l'epígraf d'espais de reserva productiva i d'equipament. La proposta va deixar en un interrogant l'ús de l'espai que ara ocupen unes 150 finques i masies de la zona de Baiona. / I.M.

nera, la partida de Baiona queda en la situació en què estava fins ara, i com la resta de les partides del terme, s'adaptarà, si es dona el cas, als canvis que es proposin i s'aprovin dins el marc de la revisió del pla urbanístic de la ciutat. La

grandària de la superfície a reservar se sabrà en el text que es presentarà a l'aprovació inicial.

125 hectàrees

Tot i això, afectarà les propietats que l'Incasol té al terme del Pla de Santa

Maria (125 hectàrees), on hi ha prevista la promoció d'un parc d'energia solar. El terreny està situat entre el polígon i la partida de La Gambada, mirant a Alió. La reserva podria afectar altres solars procedents de la compra que aquest organisme, adscrit al Departament de Política Territorial i Obres Públiques, va fer de l'àrea que fa més de deu anys es preveia destinar a un parc temàtic sobre Catalunya, Identirama.

El Consorci de la Zona Franca de Barcelona va adquirir el juliol passat altres 33 hectàrees de sòl rústic al costat dels que ara estarien protegits. La compra als particulars no va ser ben rebuda des de l'Ajuntament del Pla. El seu alcalde, Mateu Montserrat va anunciar que no hi havia prevista l'ampliació de més sòl industrial al municipi. L'avantprojecte del PTP també posava fre al creixement industrial d'alguns municipis. En el cas de Valls, es limitava el creixement de la població en direcció al nord.



URBANISMO OBRAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD EN LA N-230

Inician las rotondas de Torrefarrera

[TORREFARRERA] El ministerio de Fomento iniciará el lunes la construcción de las dos rotondas de Torrefarrera, previstas dentro del proyecto de mejora de la seguridad de la N-230 entre Lleida y Alfarràs. Así lo indicó ayer el alcalde de Torrefarrera, Alejandro Mir, quien aseguró que había recibido la confirmación del propio ministerio.

Los trabajos empezarán por la rotonda situada más al norte, justo en el cruce de la N-230 con el camino de Alpícat, y después se construirá la que dará acceso al núcleo urbano. Mir explicó también que Fomento, que ayer hizo el acto de replanteo, ya ha informado a los vecinos acerca del inicio de las obras y sobre las afectaciones viarias. En este sentido, destacó que, en principio, se optará para dar paso alternativo a los vehículos, aunque no descarta que se for-



La primera de las dos rotondas se construirá en el cruce de la N-230 con el camino de Alpícat.

men retenciones a causa de la cercanía del cruce con la autovía. La previsión es que las obras duren entre tres y cuatro meses.

Las obras de Torrefarrera se inician una vez finalizadas, al

menos el grueso más importante, las obras de las tres rotondas de Rosselló, las primeras que se han construido.

En total, en este tramo de la N-230, el ministerio de Fomento ha proyectado 14 rotondas:

dos en Lleida, dos en Torrefarrera, dos en Alfarràs, tres en Alguair, una en Almenar, tres en Rosselló y una en Vilanova de Segrià. Las glorietas tienen un presupuesto que oscila entre 70.000 y 200.000 euros.



► INFRAESTRUCTURAS

Adif licita la consultoría y seguridad de las obras del AVE Valladolid-Burgos

DB / BURGOS

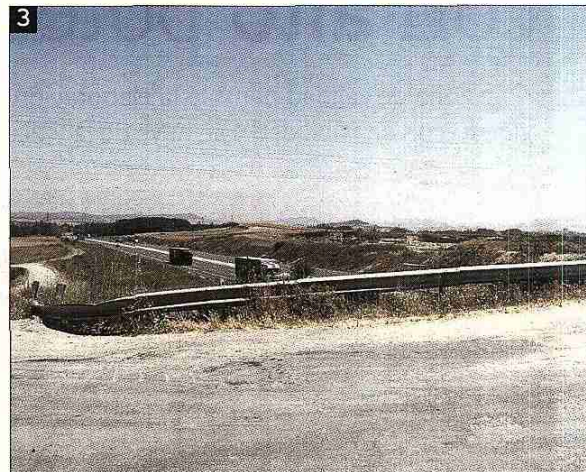
Adif ha aprobado la licitación del contrato de consultoría y asistencia para la coordinación en materia de seguridad y salud de las obras de plataforma de los tramos Valladolid-Burgos y Venta de Baños-Palencia, pertenecientes al Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad.

El proyecto ha sido adjudicado por un importe de 967.936 euros. En concreto, las tareas que debe realizar la asistencia técnica son comprobar, antes del inicio de la obra, que el Plan de Seguridad y Salud contempla con detalle todas los trabajos a ejecutar y que se han eliminado o controlado los riesgos derivados de su ejecución.

Además, su función también pasa por establecer los procedimientos para garantizar el cumplimiento de las obligaciones propias del Coordinador en materia de Seguridad y Salud, entre las que se encuentra la efectiva organización de la coordinación de actividades empresariales, transmitiendo al empresario todas las instrucciones.

INFRAESTRUCTURAS | LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD

1. De aquí, en Ameyugo, y tras salir del túnel bajo el Monumento al Pastor, la línea se acercará a Miranda. 2. En este punto, cerca de Ayuelas, discurre ya en paralelo a la autopista AP-1. 3. A esta altura la línea del AVE obligará a construir un viaducto de medio kilómetro para 'salvar' la importante anchura de la autopista. 4. El proyecto prevé otros dos pasos elevados en este punto sobre la carretera N-1 y sobre la actual vía de entrada de ferrocarril (Madrid-Irún), donde se unirán ambas infraestructuras. 5. El actual espacio para las vías será ensanchado en unos 15 metros para incorporar el trazado del AVE. Esto obligará a agrandar o hacer nuevos puentes y pasos inferiores. 6. Estas vías (12,10, 8 y 6) se cambiarán por completo y el edificio de viajeros del AVE será el antiguo de facturación (a la derecha). / FOTOS: TRUCHUELO



El AVE irá en paralelo a la AP-1 y entrará en Miranda por El Crucero

La penetración de la alta velocidad obligará a construir tres viaductos sobre la autopista, la N-1 y las actuales vías de tren. El ADIF ha licitado ya el estudio geológico y geotécnico, paso previo a la redacción del proyecto constructivo

G.A.T. / MIRANDA

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) ha iniciado los trabajos previos a la contratación de las obras de construcción del tramo de entrada y paso por Miranda de la línea de Alta Velocidad (AVE). Así, para cumplir los plazos anunciados esta misma semana en Burgos por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, que fijaban a finales de este año la licitación de la redacción del proyecto, el ADIF ha licitado una actuación previa e imprescindible al diseño final del trazado.

Se trata de los trabajos de consultoría y asistencia para la redacción del estudio geológico y geotécnico del corredor norte-noreste de alta velocidad en su subtramo

Ameyugo-Miranda y dentro del tramo Burgos-Vitoria.

La documentación que posee el ADIF permite determinar fielmente el recorrido de 15 kilómetros que harán las líneas del AVE entre Ameyugo y Miranda, y que sigue las determinaciones del estudio informativo aprobado hace más de cuatro años.

Un trazado que en parte aprovechará la infraestructura creada por la actual línea Madrid-Irún, especialmente en su entrada en el casco urbano, y que se alejará de ésta varios cientos de metros en su tramo inicial, entre Ameyugo y Orón, tratando de salvarlo mejor posible el complicado paso de Pancorbo y Buggedo, que ahora sí que están atravesados por las vías.



El inicio de este subtramo corresponde al kilómetro 56 de la línea que partirá de Burgos y se sitúa en una ladera que hay tras el cementerio de Ameyugo, en el entorno del campo de golf que hay proyectado, y justo a la salida del

túnel que se construirá para sortear el Monumento al Pastor. Siempre contemplándolo en sentido Miranda, la línea trazará una recta de más de tres kilómetros para situarse en paralelo a la autopista AP-1.

Dos kilómetros más adelante, y dejando al lado izquierdo Ayuelas, la futura vía del AVE obligará a construir un viaducto de casi 550 metros de longitud para poder sortear la autopista, que desde ese momento quedará ya a la izquierda de las vías. Dos kilómetros más cerca de Miranda se levantarán, casi seguidos, dos nuevos pasos superiores para el AVE.

El primero de los puentes será de 270 metros de longitud y permitirá sortear el cauce del río Oroncillo, mientras que el segundo, de medio kilómetro de longitud, es el que pasará por encima de la actual carretera N-1 y la línea de ferrocarril existente (Madrid-Irún), frente a la zona a urbanizar de El Crucero Oeste.



Justo en este punto la vía del AVE se describe en paralelo al actual trazado ferroviario de acceso a la ciudad, aunque la documentación del Ministerio de Fomento contempla el ensanchamiento en más de 15 metros del espacio dedicado a los raíles. Un ensanchamiento que afectará de manera especial al puente sobre el Ebro, que tendrán que hacerse nuevo y al paso sobre la calle Vitoria, que deberá ensancharse.

ESTACIÓN. La entrada en la estación de tren de Miranda se hará por las actuales vías 12, 10, 8 y 6, cuyos andenes serán remodelados por completo para adaptarse al AVE. Precisamente el andén 12 quedará pegado al nuevo edificio de viajeros de Alta Velocidad (la antigua facturación ubicada en la plaza de la Estación). Igualmente, el proyecto contempla la construcción de un nuevo paso inferior que permitirá la conexión de todos los andenes con el nuevo edificio de viajeros proyectado.

La línea, en su salida de Miranda y en su conexión con la 'Y' vasca requerirá la demolición de par-

te de una de las naves de material motor en las actuales instalaciones de Renfe y hacer un nuevo viaducto sobre el río Bayas en su recorrido hacia Vitoria.

7 MESES. Es el plazo estipulado en el pliego de licitación del contrato para el estudio geológico y geotécnico de este tramo, según el ADIF, que ha previsto un presupuesto 450.000 euros para esta actuación que consistirá en el análisis

pormenorizado del suelo de los tramos afectados mediante la realización de sondeos y catas y otras pruebas técnicas recogidas en la documentación publicada esta semana.

De no rebajarse este plazo de siete meses previsto una vez adjudicada la obra, será complicado que la redacción del proyecto de construcción de la línea de alta velocidad en este tramo pueda iniciarse dentro de este mismo año. No obstante se realizará a lo largo de 2009 y desde el Ministerio de Fomento se fecha en 2012 la ejecución material de los trabajos que permitirán que el AVE llegue a la ciudad.

En la estación de Miranda se modificarán los andenes y se hará un nuevo paso inferior

Los constructores irán a los tribunales si las instituciones no les pagan los 223 millones de deuda

El Consell de Mallorca invertirá 100 millones en obra pública y equipamientos sociales para ayudar a paliar la crisis

EUROPA PRESS/L.MOYÀ/M.JUNCOSA

El director de la Asociación de Constructores de Balears, Manuel Gómez, advirtió ayer de que si el Govern, los consells insulares y los ayuntamientos no pagan antes de septiembre los 223 millones de euros que adeudan a un total de 26 empresas de construcción, los empresarios recurrirán al Tribunal Contencioso Administrativo para reclamar este pago y los intereses.

Gómez consideró que el Govern debe comenzar a publicar los concursos de obra pública en el Butlletí Oficial de les Illes Balears (BOIB), ya que, en caso contrario, la situación del sector de la construcción va a ser «mucho más dura» durante el primer semestre de 2009 que actualmente.

Cartas

El presidente de la Asociación de Constructores, Sebastià Pastor, recordó que la patronal remitió a las administraciones unas cartas en las que recordaba sus deudas pendientes solicitándoles contestación en un plazo de 60 días, momento en el que la patronal analizará la situación y las empresas afectadas tomarán las decisiones que consideren oportunas a nivel individual.

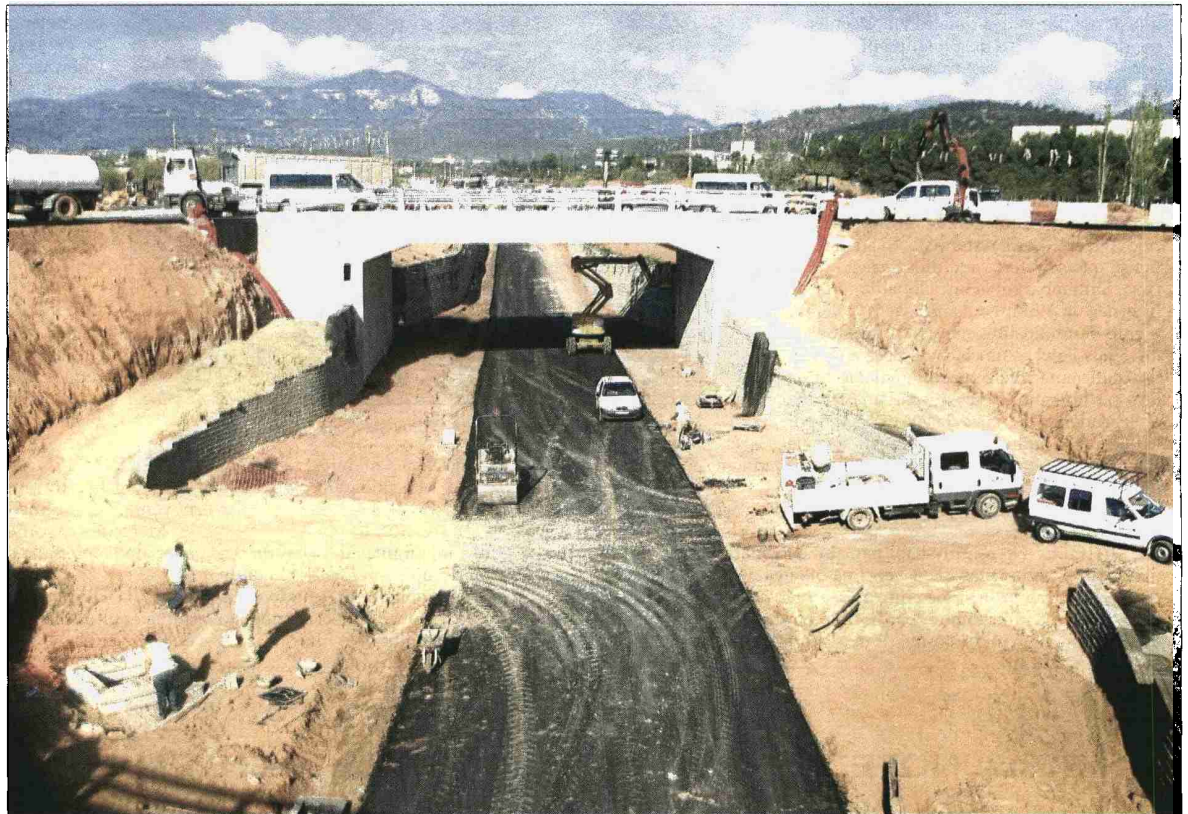
El director de la Asociación de Constructores dijo que son «bienvenidas» las inversiones públicas, si bien consideró que éstas se deben llevar a cabo lo «más diligentemente posible y de la forma menos burócrata». Por otra parte, afirmó que hasta ahora, el Govern sólo ha convocado concursos para la construcción de 40 pisos, cuando, según recordó, el Pacto por la Vivienda preveía edificar 1.000 inmuebles durante este año.

Pastor recordó, no obstante,

¿Cuál...

es la postura del Govern?

El Ejecutivo debe 120 millones de euros a diferentes empresas de las islas. El pasado lunes, el Govern se comprometió, después de que los constructores le presentaran el informe del montante total al que asciende la deuda, a que el próximo 28 de julio dará una respuesta a esta deuda contraída desde hace años, correspondiente a obras ya realizadas. También establecerá un calendario para comenzar a pagarla de manera fraccionada.



La Asociación de Constructores exige que las instituciones les paguen las obras que ya están ejecutadas.

► OBRA PÚBLICA

La Asociación de Constructores exige al Ejecutivo que publique en el BOIB los concursos de obra pública ya que en los últimos meses la licitación se ha reducido en un 40%

que el Govern balear ya ha anunciado la solicitud de créditos para hacer frente a estos pagos y consideró que el Consell también buscará sus propias fórmulas para satisfacer estas deudas. «Creemos que tendremos problemas con los ayuntamientos, pero primero hay que esperar a que pasen estos dos meses», afirmó.

Por su parte, el Consell de Mallorca pondrá en marcha, entre 2008 y 2011, un plan de inversiones con el objetivo de ayudar a superar la situación de incertidumbre económica que vive Mallorca. Las inversiones se han presupuestado en 100 millones de euros y se destinarán a dos conceptos. Por una parte, agilizar la contratación de obra pública y, por otra, aumentar los recursos



Armengol, junto al conseller insular d'Hisenda, Antoni Alemany.

PUNTO DE VISTA

En apuros

LOURDES TERRASA



Las empresas constructoras están pasando la peor de las crisis y se encuentran con el agravante de que las administraciones públicas no están pagando a tiempo sus deudas. Tras las cartas que remitió la patronal al Govern,

los consells y los ayuntamientos apremiándoles a saldar las deudas, las empresas constructoras esperan una respuesta rápida, pero no parece que vaya a quedar zanjada la cuestión antes de septiembre. Los que tienen más problemas, al parecer, son los ayuntamientos. El tiempo corre y la situación se complica.

que se destinan a las políticas sociales.

La inversión más importante irá dirigida a la reforma de La Misericòrdia, para la que se destinarán 40 millones de euros a través de la firma de un convenio con el Ministerio de la Vivienda, que aportará el 50 por ciento, y el Govern, que, a cambio, se quedará con el edificio de la conselleria insular d'Obres Públiques. El resto lo aportará el Consell.

Gracias a un protocolo con el Imserso, se destinarán 50 millones para la creación de una nueva residencia y centros de día en Mallorca, así como para adaptar las residencias existentes a la Ley de Dependencia. Asimismo, añadió que el Consell aportará 10 millones de euros para mejorar los edificios del Institut Mallorquí d'Afers Socials, así como los centros de menores y de atención a los inmigrantes.

Para hacer frente a estas inversiones extraordinarias, la presidenta del Consell, Francina Armengol, destacó que todos los departamentos del Consell deberán hacer un «ejercicio de contención de gasto».

Pequeñas constructoras denuncian la escasa licitación de obra de Diputación

Mantienen que no ha adjudicado **ningún proyecto destacado durante este ejercicio**

La institución defiende que **hay 5,7 millones apunto de ser licitados**

MIGUEL ALLENDE GRANADA

Las pequeñas y medianas empresas granadinas del sector de la obra pública viven momentos difíciles. No solo por la crisis generalizada de la construcción, sino también por el hecho constatable de que cada vez les resulta más difícil conseguir adjudicaciones de obras acordes a sus características. Trascorrida la mitad del presente ejercicio, el balance que hacen estas constructoras es desolador: no consiguen apenas contratos de las diferentes administraciones públicas y su capacidad financiera de aguante es mínima.

Estas pymes de la construcción apuntan directamente a la Diputación de Granada. Los datos que baraja el Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción, Consultoría y Obra Pública (Ceacop) son elocuentes, puesto que según esta organización patronal, la Corporación Provincial tan sólo ha adjudicado este año obras por valor de 2.137.969 euros. Una cantidad ciertamente pequeña si se le compara con el presupuesto aprobado por la institución para 2008 y cuyo montante inversor se eleva a 16.588.034 euros. De la mencionada cifra, hay partidas que son atribuibles al ejercicio de 2007.

Con estos datos en la mano, otra organización empresarial como es la Asociación de la Pequeña y Mediana Empresa de la Construcción y Obra Pública (Asopyme-



EN OBRAS. Una de las actuaciones de la Diputación de Granada en la mejora de una carretera. / IDEAL

mec) muestra su preocupación por la importante carencia de obras que ejecutar por parte de sus asociados. Su presidente, José Luis Pérez López, dice que muchas de estas pymes esperan que las obras que tiene previstas la Diputación «salgan de una vez a licitación, pues la situación por la que atraviesan es más que complicada».

Pérez López resalta que la lentitud de la Diputación Provincial en poner en marcha los proyectos y sacar a licitación pública las obras, afecta tanto a los planes de

obras y servicios de los ayuntamientos como a la ejecución de las carreteras que son competencia de la institución. «En lo que va de año no ha salido prácticamente nada, vivimos de los escasos remanentes del pasado ejercicio», precisa este empresario.

Visión contraria

Desde la Diputación Provincial se echa mano de los números para desmentir la información que manejan ambas asociaciones empresariales. El diputado dele-

gado de Obras Públicas y Servicios, Aurelio Torres, afirma que hasta la fecha, se han mandado ya a contratación proyectos por un montante global de 5.704.000 euros. Tal cantidad supone la tercera parte del total de la inversión prevista para este año.

El hecho de que estén listos los proyectos y que hayan pasado ya para ser licitados indica, a juicio de Torres, que en muy breve espacio de tiempo serán adjudicadas las obras. Probablemente, antes de que concluya el presente verano. «Hay que tener en cuenta que hasta el pasado mes de marzo no se consensuaron con los ayuntamientos y se aprobaron después todos los planes de obras y servicios; por mucho que hemos querido correr, los proyectos se llevan un tiempo», añade al respecto Aurelio Torres.

Un diálogo de sordos que no beneficia en nada al sector

M. A. GRANADA

Los empresarios granadinos que se dedican a la ejecución de obra pública censuran sin paliativos la poca capacidad de diálogo que muestran los responsables del área de Obras y Servicios. Al menos, hasta la fecha. Desde los técnicos hasta el diputado que asume estas funciones y que desde fechas recientes es Aurelio Torres. En cuantas ocasiones han demandado información de proyectos, de adjudicaciones, de trámites administrativos, el silencio ha sido la respuesta más común.

Torres, sin embargo, afirma que está dispuesto a atender a todo el mundo, a tener su despacho abierto al empresariado, a facilitar la cuanta información demande «en aras de una política totalmente transparente».

Más aún. El político señala que de los 16,3 millones de inversión antes citados, 13.524.667 se corresponden con los planes de obras y servicios y la cantidad restante va destinada a carreteras. Por lo que a éstas respecta, se ha sacado a licitación el proyecto de reforma de la vía que une Montejicar con Dehesas Viejas, por un importe total de 513.000 euros. El grueso de este capítulo saldrá igualmente a licitación en las próximas semanas o meses y al mismo podrán concurrir las pymes.

«Nuestra intención es acelerar lo máximo posible las adjudicaciones de obras, pues en la Diputación somos conscientes de la situación difícil por la que atraviesan las constructoras», añade también el diputado provincial de Obras y Servicios.

■ miguelallende@ideal.es

La caída de la construcción exige más obra pública, dice Asopymec

La Corporación Provincial asegura que el presupuesto se ejecutará al 100%



El enlace puerto-frontera comenzará a construirse en 2010 y finalizará en dos años

Así se acordó en el encuentro mantenido ayer por el delegado en Madrid del que también salió el compromiso de puesta en marcha del paseo en la bahía sur

E.F. / CEUTA

El delegado del Gobierno, José Fernández Chacón, abordó ayer con la secretaria de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Josefina Cruz Villalón, la situación de los proyectos relacionados con la mejora de las infraestructuras viarias de Ceuta, entre ellos el enlace puerto-frontera y las dos actuaciones que compondrán la construcción del nuevo paseo marítimo de la bahía sur.

Durante las casi dos horas que ha durado la reunión, José Fernández Chacón, que acudió acompañado del director del Área de Fomento de la Delegación del Gobierno, Jesús Padillo, así como del diputado por Cádiz, Salvador de la Encina, portavoz del PSOE en la Comisión de Infraestructuras del Congreso, ha repasado estos y otros proyectos que está previsto acometer por parte del Gobierno de la Nación a lo largo de la presente legislatura.

Fernández Chacón ha explicado que dicho encuentro ha sido el primero de una serie de reuniones mantenidas en Madrid, ha servido para "impulsar" la licitación y adjudicación de actuaciones de interés



Mapa sobre las obras previstas para enlazar el puerto y la frontera.

general para los ciudadanos, así como para establecer un orden de prioridades en cuanto a su ejecución. El delegado considera que la construcción del vial entre el puerto y la frontera constituye el principal "hit" en cuanto a infraestructuras que acometerá el Gobierno de Rodríguez Zapatero en Ceu-

ta en los próximos años, fundamentalmente por su complejidad y cuantía presupuestaria, estimada en unos 43 millones de euros. Según ha anunciado la Secretaría de Infraestructuras, está prevista que la licitación y posterior adjudicación de esta obra se realice en 2009 para que los trabajos comien-

cen a principios del año siguiente. Por su magnitud, Fomento estima que su finalización no será antes de 2013.

Otro de los proyectos a los que se concederá una especial atención será a la remodelación de la carretera N-352, que es la que discurre entre el centro de la ciudad y la frontera

del Tarajal, en paralelo a la bahía sur, y donde se construirá un nuevo paseo marítimo, tal y como avanzó este medio. La primera fase de estas obras, que comprenderá los dos kilómetros que separan el Puente Virgen de Africa (Murallas Reales) hasta la barriada Miramar se licitará este mes de julio, mientras que la segunda fase, desde este punto hasta la frontera, se adjudicará antes de que termine el presente año. La actuación en este tramo correspondía en un principio a la Ciudad Autónoma, si bien se ejecutará por parte del Ministerio de Fomento.

Más inversiones

La inversión prevista para la construcción de este nuevo sendero marítimo supera en global los 10 millones de euros, presupuesto que servirá para poner en valor una zona que está muy degradada en algunos tramos. Esta reforma incluirá, además de una remodelación de la calzada, la ampliación del acerado, nuevas balaustradas metálicas y colocación de palmeras y nuevo mobiliario urbano.

Además de estos proyectos se han abordado la reforma del Puente Virgen de Africa, en la avenida Martínez Catena, en el que se invertirán 1,9 millones y saldrá a licitación en el último trimestre de 2008, y las obras en la N-354, como continuación a las obras ya ejecutadas en la carretera de Benzú. El proyecto para asentar los taludes de esta carretera se redactará y licitará este año. Tendrá una inversión de 1,5 millones de euros.



El Mundo publica el proyecto de ampliación del Puerto

El Faro / MELILLA

La ampliación exterior del Puerto sigue promocionándose en los medios de comunicación de tirada nacional. En esta ocasión, es El Mundo el que publicó el proyecto valorado en 300 millones de euros, que se prevén financiar, en mayor parte, a través de iniciativa privada.

En el artículo se explica que los responsables de la Autoridad Portuaria quieren que multinacionales del transporte marítimo y los fondos de inversión se interesen en este proyecto en el que ya se está trabajando.

El Puerto tiene a su favor el régimen fiscal de la ciudad autónoma y su situación geográfica, próxima al Estrecho de Gibraltar, por donde transitan anualmente más de 100.000 buques, que representan el diez por ciento del tráfico mundial.