



# TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS  
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y  
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

**Resumen de prensa**

# Revista de Prensa: Índice

	Medio	Fecha	Orden	Titular	Pág.
				17/07/2008	
1.	ABC SEVILLA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Obras en la ciudad	3
2.	DEIA PRIMERA EDICION	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Cegasa instala una novedosa protección para motoristas en los guardarrailes	4
3.	DEIA PRIMERA EDICION	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El Guggenheim crecerá en la zona de las colonias de la BBK de Sukarrieta	5
4.	DEIA PRIMERA EDICION	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	La Variante Sur Ferroviaria supondrá una inversión de 600 millones de euros	7
5.	DIARI DE GIRONA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Comencen les obres del viaducte del TAV que creuarà l'AP-7 a Riudellots	8
6.	DIARIO DE AROUSA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Fomento dará solución a los desperfectos causados por las obras del AVE.	9
7.	DIARIO DE AROUSA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Más de 300 vecinos apoyan las alegaciones del BNG a la ampliación del puerto deportivo	10
8.	DIARIO DE BURGOS	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	La ronda la norte saca a la ciudad entre 8.000 y 10.000 vehículos diarios	11
9.	EL MUNDO ANDALUCIA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Tussam prevé pérdidas de 4,5 millones si el tranvía se amplía hasta San Bernardo	13
10.	EL MUNDO CASTELLON AL DIA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Nuevos modelos para impulsar la obra pública	14
11.	EL MUNDO DEL PAIS VASCO GUIPUZCOA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Finalizan las obras del primer tramo del gasoducto Bergara-Irún	15
12.	EL PAIS	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Gallardón quiere derribar La Peineta para hacer un estadio nuevo	16
13.	EL PERIODICO DE EXTREMADURA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Adif adjudica la consultoría de un nuevo tramo del AVE	18
14.	EL PUNT GIRONA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Comença la construcció del viaducte del TAV que travessarà l'AP-7, a Riudellots	19
15.	EL PUNT TARRAGONA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	El govern obrirà el 2011 a Montblanc un centre intermodal d'activitats logístiques	20
16.	HOY DIARIO DE EXTREMADURA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Adif aprueba un contrato del tramo del AVE entre Cáceres y Aldea del Cano	22
17.	LA VERDAD DE MURCIA	17/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Obras Públicas ha gastado ya el 80% de su presupuesto para tratar de aliviar la crisis	23
				16/07/2008	
18.	DIARI DE TERRASSA	16/07/2008	OBRAS PUBLICAS	La comarca exige por unanimidad la revisión de la financiación local	25
19.	EL D. PALENTINO EL DIA DE PALENCIA	16/07/2008	OBRAS PUBLICAS	La instalación de barreras de seguridad se extenderá a 54 km en Palencia	26
				12/07/2008	
20.	LA NUEVA ESPAÑA	12/07/2008	OBRAS PUBLICAS	Un agujero negro a cada extremo de la región	27
				01/07/2008	
21.	ANDALUCIA ECONOMICA	01/07/2008	OBRAS PUBLICAS	LA INVERSIÓN EN OBRA PÚBLICA EN ANDALUCÍA SÓLO AUMENTA EN 12%	28

## Obras en la ciudad

Tanto la plaza de la Encarnación, como la emblemática plaza de España de la ciudad llevan ya varios años de obras y los ciudadanos de la ciudad estamos desinformados del avance o retraso de las obras; más bien el retraso de ellas. Con la plaza de España llevan cinco años de obras y con la de la Encarnación igual y no sabemos si es que no destinan en los plenos presupuestos para estas obras o en cambio las tienen paradas, porque de lo contrario no me lo explico.

En la Encarnación ya nos tienen acostumbrados a ver las dos setas unidas de hierro y nada más, pero no vemos operarios terminando la obra. La plaza de España ya ha salido en varios diarios de la ciudad y son obras que van a tardar más que cuando la construyó Aníbal González, y de la plaza de la Encarnación no sabemos nada los ciudadanos de Sevilla, tan sólo que empezaron muy fuertes pero nada más, ahora me parece que esa obra va también muy lenta, no sé si es que hay falta de presupuesto, o es que el presupuesto no le llega; y de lo contrario se queda a mitad de camino.

En la Encarnación creo que va una bonita plaza remozada, con zonas de ocio y en el sótano irá ubicado el mercado que lleva el mismo nombre que la plaza, que está arrinconado en un lugar a parte de la plaza desde hace treinta años. Pero el problema es que no sabemos si el señor Monteseirín acabará estas obras en su mandato o lo dejará para los que lleguen después de que él haya dejado de ser el alcalde de Sevilla. Y con la plaza de España digo lo mismo, ¿para cuándo se terminará la reforma de todo lo destruido que allí hay? Me consta que la cerámica tarda mucho en cocerse, pero es que llevan más de cinco años y la plaza no avanza nada en lo que a reforma me refiero.

Cuando decidieron reformarla, también empezaron muy de prisa pero después se han dejado ir y también reseño que parece que no hay presupuesto para esta emblemática plaza que no hay otra en el mundo; del arquitecto Aníbal González, la verdad es que no hay derecho a que estas obras tarden tanto en terminarse, y hay foráneos que estuvieron en la ciudad hace tres años y vuelven, porque les gustó la ciudad y ven que todo sigue igual. Por lo que se ve los regidores de esta ciudad no echan

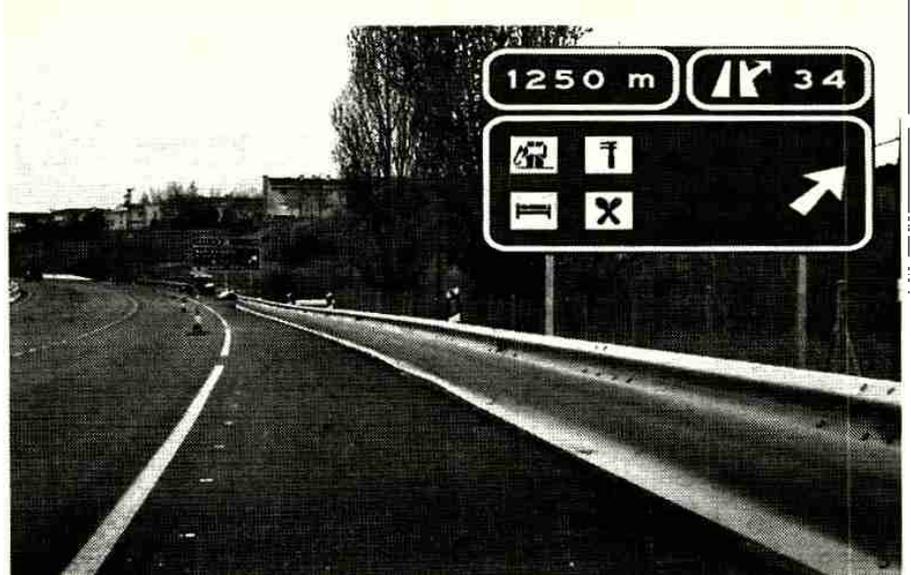
# Cegasa instala una novedosa protección para motoristas en los guardarraíles

LA SUSTITUCIÓN DE LAS VALLAS METÁLICAS POR OTRAS **MÁS SEGURAS** ES UNA REIVINDICACIÓN DEL SECTOR

**L. FONSECA**

BILBAO. La firma vasca Cegasa ha desarrollado un novedoso sistema de seguridad para motoristas denominado **Basyc**. Éste consiste en un sistema de absorción de impactos no rígido, basado en elasticidad controlada que se sitúa en los guardarraíles. Se trata de una malla elástica que además de evitar el impacto contra los guardarraíles, por su elasticidad, evita que los accidentados salgan *rebotados* de nuevo contra la calzada como ocurría con los sistemas rígidos.

Ésta es una de las principales reivindicaciones de motoristas y ciclistas, es decir, la sustitución de las actuales vallas metálicas de protección por otras más seguras. Gracias a su elasticidad controlada, su



Malla elástica para hacer más seguro el guardarraíl. FOTO: CEGASA

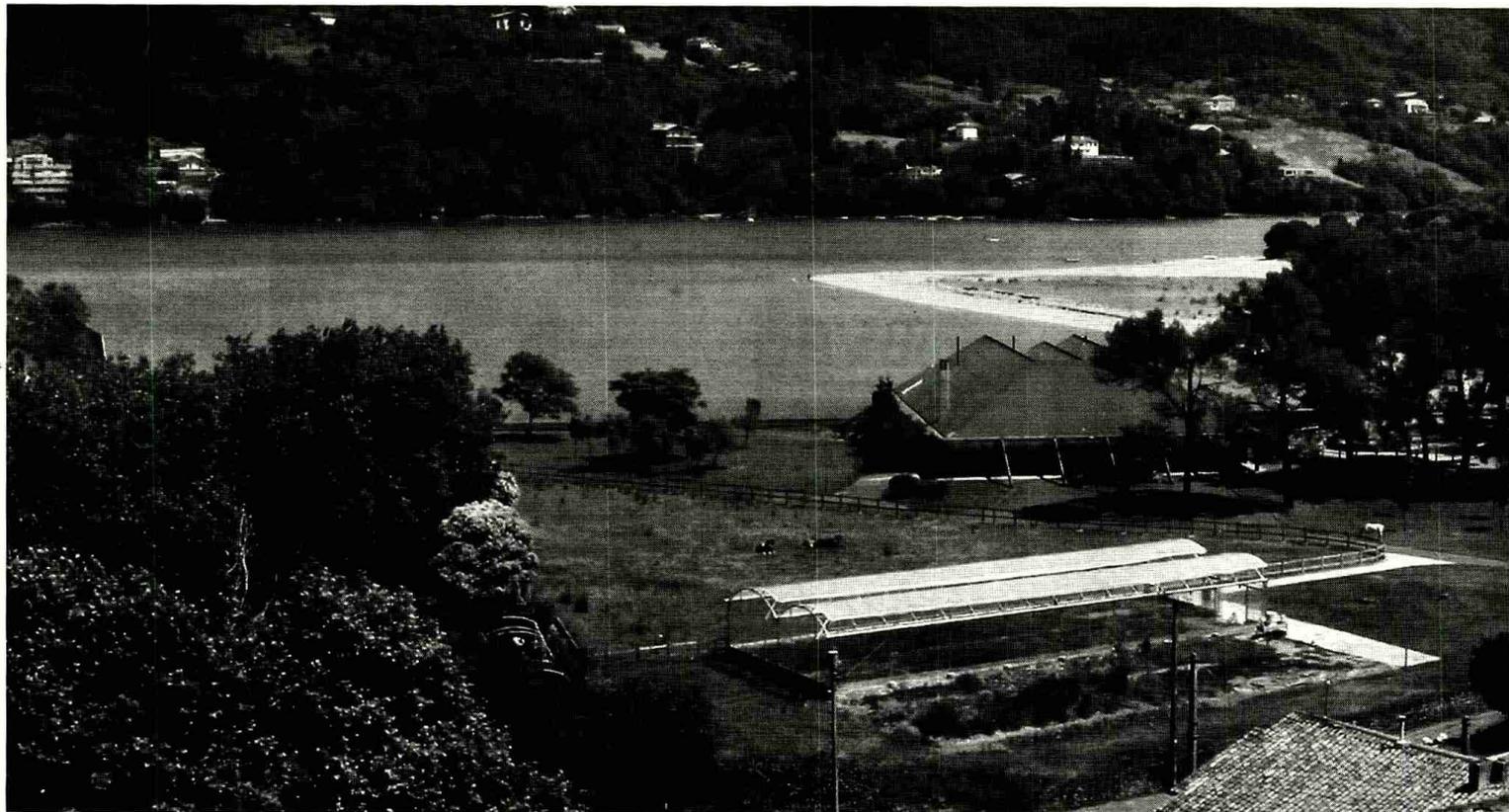
instalación, se adapta a todo tipo de guardarraíles y tipos de calzada desde autopistas hasta carreteras comarcales. Además, está fabricado con un material textil 100% reciclable y no le afectan las condiciones meteorológicas.

El sistema Basyc ya se ha coloca-

do en diversas carreteras de Madrid, Alicante, Oviedo, Huesca, Granada, y en breve se aplicará a La Rioja, Galicia y Ceuta. También se han solicitado por otros países como Singapur, Nueva Zelanda, Inglaterra, Alemania, Francia, Italia, Usa y Canadá.



## AMPLIACIÓN DEL GUGGENHEIM >



El Guggenheim se ubicará en la finca de la BBK, que tiene 80.000 metros cuadrados y se ubica en un paraje privilegiado, que se asoma directamente al estuario. FOTO: OSKAR MARTÍNEZ

# El Guggenheim crecerá en la zona de las colonias de la BBK de Sukarrieta

LA ENTIDAD DE AHORRO ESTUDIARÁ "CON SUMO INTERÉS" LA PROPUESTA DE LA DIPUTACIÓN

Desde la caja se insiste en que se garantizarán en todo momento las colonias infantiles y los proyectos educativos

MAITE REDONDO

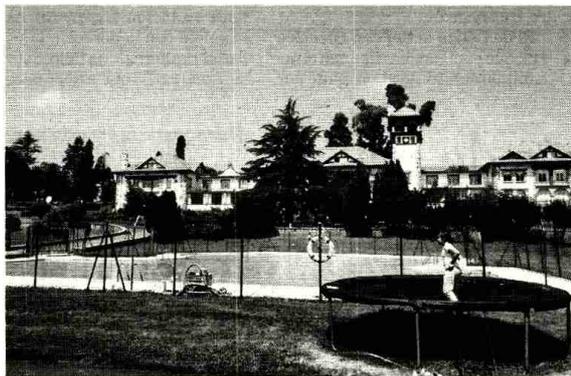
BILBAO. La Diputación de Bizkaia está interesada en que el nuevo Guggenheim de Urdaibai se ubique en Sukarrieta, tal y como ya adelantó DEIA en junio. Concretamente, se situaría en una finca de la BBK, donde se encuentran las históricas colonias de verano de la entidad bancaria.

En pleno corazón de Urdaibai, la finca, de alrededor de 80.000 metros cuadrados, se ubica en un paraje privilegiado en la margen izquierda de la ría, que se asoma directamente al estuario. Además, está bien comunicada por carretera. Y lo estará aún mejor cuando la Diputación concluya los nuevos accesos por autovía a esta zona, previstos para 2012.

La institución foral anunció ayer mediante un escueto comunicado que "tras identificar y analizar diversas superficies en el ámbito

geográfico de Urdaibai" de cara a construir la ampliación de la pinacoteca, ha mostrado su interés por una finca de la entidad financiera ubicada entre los términos municipales de Sukarrieta y Busturia, en plena reserva de la Biosfera de Urdaibai. La Diputación ha hecho llegar la propuesta a la BBK "para su estudio y valoración en la confianza de que la importancia del proyecto y el interés mutuo para el impulso y revitalización de la comarca lo haga prosperar".

El diputado general, José Luis Bilbao, dio a conocer la noticia por sorpresa el pasado 25 de junio en la Tribuna Euskadi del Fórum Europa, donde desglosó un rosario de proyectos para hacer frente al momento de "desaceleración económica, crisis o como se quiera llamar", entre los que incluyó el nuevo Guggenheim. Desde entonces, los rumores y las especulaciones sobre



Una niña juega, ayer, en las colonias de la BBK. FOTO: O. MARTÍNEZ

la futura ubicación del futuro espacio de arte se han desatado. Pero la institución foral había apostado desde el principio como principal opción por Sukarrieta.

Ayer se despejaba la incógnita, pero todavía faltan aspectos para cerrar entre la BBK y la Diputación vizcaína, aunque parece que ambos están de acuerdo en que el interés del proyecto resulte prioritario. A este respecto, desde la entidad bancaria se aseguró ayer que estudia-

rá "con sumo interés" la propuesta.

La BBK señaló que, "dada la trascendencia del proyecto para el desarrollo económico y cultural de Bizkaia con el que la caja se halla comprometida históricamente", estudiará dicha propuesta "con sumo interés y bajo la premisa de garantizar, en el futuro, la actividad de colonias infantiles y proyectos educativos que se desarrollan actualmente en Sukarrieta".

Según un portavoz de la Bilbao

**"Hemos hecho la propuesta confiando en que la importancia del proyecto lo haga prosperar"**

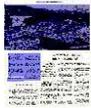
DIPUTACIÓN DE BIZKAIA

**"Hemos recibido la oferta y faltan aspectos para fijar dónde irán ubicadas las colonias"**

RRK

Bizkaia Kutxa, "en estos momentos, estamos en conversaciones. Hemos recibido una invitación, pero faltan aspectos por fijar como dónde irán ubicadas las colonias de verano. Pero lo que si es seguro es que no van a desaparecer. Es posible que se trasladen a otro lugar, pero siempre manteniendo la misma oferta, capacidad y el espíritu de las históricas colonias de verano".

El diputado general de Bizkaia comparecerá mañana ante los



## AMPLIACIÓN DEL GUGGENHFIM >



medios informativos para profundizar en los detalles de la iniciativa Guggenheim Urdaibai, así como pormenorizar los pasos que va a dar la institución foral.

De momento, la Diputación ha comprometido 100 millones de euros a este proyecto, un museo que fusionará arte y naturaleza y que podría abrir en el plazo de tres años. "Queremos que sea un proyecto singular; tractor tanto para la zona de Urdaibai como para toda Bizkaia. Esta iniciativa no se plantea para sacar una medalla porque detrás de todo ello está el retorno económico. Es sembrar para recoger después, una apuesta económica clarísima", señalaba recientemente José Luis Bilbao.

**PASOS** Pero, ¿cuales serán los siguientes pasos? La Fundación neoyorquina tendrá la última pala-

bra, pero desde Nueva York ya se ha manifestado que existe interés para que el nuevo museo Guggenheim salga adelante. Ahora se trata de seguir los pasos ordinarios de un proyecto que se encuentra en fase preliminar.

Se convocará un concurso de arquitectos para determinar quién será el encargado de diseñar la nueva construcción, que tendrá que definir si hay uno o dos espacios conectados. Lo que sí está claro es que será el Guggenheim Bilbao el que se encargará de su gestión.

La Diputación quiere ir más allá. Tal y como adelantó José Luis Bilbao, "el contrato que tenemos con la Fundación Guggenheim finaliza en 2014 y con esta ampliación puede ser un buen momento para renegociarlo. Nuestra intención es prolongarlo para los próximos 20 años".

## La Variante Sur Ferroviaria supondrá una inversión de 600 millones de euros

**PARTE DEL TÚNEL DEL SERANTES, CON UN RECORRIDO DE 18 KILÓMETROS ENTRE SANTURTZI Y BASAURI**

**BILBAO.** En una reciente visita a Euskadi, el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, adelantó que la ejecución de la Variante Sur Ferroviaria supondrá una inversión 600 millones de euros. El trazado tendrá 18 kilómetros –gran parte soterrado– que unirá directamente el Puerto Autónomo de Bilbao a través de Meatzaldea con Basauri y la Y vasca. De este modo, municipios fuertemente poblados como Santurtzi, Portugalete, Sestao y Barakaldo se librarán de las molestias que causan los convoyes que circulan por la línea C-2 de Adif, que une la localidad marinera y Bilbao.

El punto de partida de esta importante infraestructura, la más cara de cuantas se hayan realizado en

Bizkaia, es el túnel del Serantes. Las obras comenzaron en 2005 y están a punto de concluir. Se trata de una galería de 3,6 kilómetros –400 metros de falso túnel– y ha supuesto la inversión de 47 millones de euros, financiados en su totalidad por el Gobierno de Madrid.

Tras recorrer Ortuella y Trapagaran, a cielo abierto y en túnel, entra en Barakaldo y atraviesa el parque de Tellaetxe y Gorostiza hasta Arrigorriaga. De aquí la línea desembocará en Basauri. La llegada al centro parece la alternativa más plausible, un hecho que ha provocado las críticas de la alcaldesa de Basauri, la socialista Loly de Juan, que por el momento se ha negado a conceder la licencia por la “terrible afeción” de la variante en la vida del pueblo. Precisamente la última alegación de Lakua sigue esta línea y señala que no se aborda como alternativa de llegada la integración “fuera del entorno urbano de las terminales de mercancías en anchos métrico e ibérico”. **»I.A.**



## Comencen les obres del viaducte del TAV que creuarà l'AP-7 a Riudellots

► L'estructura tindrà 106 metres de longitud i l'obra té un pressupost de 74,5 milions d'euros

RIUDELLOTS DE LA SELVA | DdG

■ Camions, màquines retroexcavadores i grues de l'empresa Acciona començaven a remenar, ahir, els terrenys on s'aixecaran les pilones sobre les quals descansarà un dels viaductes del Tren d'Alta Velocitat (TAV) més espectaculars que el gestor d'infraestructures Adif projecta en el tram de Girona: el de Riudellots, que tindrà 106 metres i creuarà per damunt l'autopista AP-7. Aquesta obra té un pressupost de 74,5 milions d'euros.

Les pilones que aguantaran aquest pont de grans dimensions seran de formigó armat i tindran forma hexagonal, amb una base de 15,7 metres d'amplada. Les obres afecten de ple el traçat de l'AP-7 i, per evitar afectacions al trànsit, Adif ha obert passos alternatius a l'alçada del quilòmetre 71,2 i al llarg d'un tram de 870 metres. El gestor d'infraestructures calcula que els itineraris alternatius, que van entrar en funcionament el 19 de juny, estaran en servei fins a mitjans del mes de setembre.

El viaducte de l'autopista és el primer que s'instal·larà en el tram de l'alta velocitat comprès entre



CARLES FOLDMER

Grues i màquines treballaven ahir a Riudellots per preparar la instal·lació de les pilones del viaducte.

Riudellots i el carrer Joan Torró, a Girona, de 8,02 quilòmetres de longitud. Aquest segment del TAV discorre pels termes municipals de Vilobí d'Onyar, Riudellots de la Selva, Aiguaviva, Fornells de la

Selva i Girona. El projecte inclou també un viaducte de 100 metres de longitud que creuarà per sobre la carretera N-156, que connecta l'AP-7 amb l'aeroport de Girona, i un altre de 140 metres que passa-

rà per damunt de la futura connexió entre la carretera N-II i l'autopista. Hi haurà un tercer viaducte, de 340 metres, que discorrerà per sobre del Rec de Can Gilbert, ja a Girona.



## Fomento dará solución a los desperfectos causados por las obras del AVE en Godos

REDACCIÓN > CALDAS

■ Un técnico de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento se desplazó ayer a Caldas para recorrer, junto con el alcalde, Juan Manuel Rey, la zona que resultó afectada por las obras

de construcción del trazado del Tren de Alta Velocidad. El regidor le reiteró la necesidad de que se repongan todos los servicios, especialmente varias pistas que quedaron dañadas por el paso de los camiones y que hoy en día se en-

cuentran en estado impracticable. También le solicitó la mejora de cunetas, de la recogida de aguas y la reconstrucción de un cruceiro.

Tras la visita Rey indicó que Fomento "va a aceptar todas o muchas de nuestras peticiones" y añadió que desde el Ministerio le remitirán próximamente un escrito que incluya los planos de las obras y el plazo de ejecución, aunque "parece que la voluntad es la de acometerlas con celeridad".

Juan Manuel Rey mantendrá esta tarde, a las 21:30 horas, una

reunión con vecinos de Godos para explicarles detalladamente todo lo que dio de sí la visita del técnico de Ferrocarriles. Además, también les informará sobre las previsiones de Fomento para poner en funcionamiento el tramo del trazado del TAV que discurre por la parroquia. Todo parece apuntar a que será el lunes, día 21, cuando los trenes comenzarán a circular por él, según informaron los sindicatos ferroviarios a la plataforma "Salva o tren".

## Más de 300 vecinos apoyan las alegaciones del BNG a la ampliación del puerto deportivo

### El Concello ha convocado un pleno extraordinario urgente para debatir este asunto

El BNG de Riveira ha recibido el apoyo de más de 300 vecinos que ayer firmaron las alegaciones que ha preparado en contra de la ampliación de las instalaciones náuticas del muelle, tal y como se recoge en el Plan Director de Portos; y que se debatirán hoy en un pleno extraordinario.

LUCÍA ROMERO >RIVEIRA

■ Bajo el lema "SOS Coroso" los nacionalistas instalaron en la Praza do Concello un stand para informar a la ciudadanía de las acciones incluidas en el Plan Director de Portos, a realizar en el muelle de la ciudad, y sobre todo respecto al incremento del puerto deportivo que consideran "tremendamente excesivo", declaró su portavoz, Dominga Brión.

La campaña del partido, que comenzó el pasado sábado, se cerró ayer con la recogida de cerca de 300 alegaciones al proyecto, que luego Brión y sus compañeros registraron en las dependencias municipales. Pero la portavoz indicó que el número puede incrementarse hoy pues muchos vecinos se llevaron a sus casas el alegato preparado por el partido, para meditarlo. Justamente cuando finaliza el plazo.

Tanto las alegaciones de los nacionalistas como del resto de partidos de la Corporación municipal, si las presentan, se debatirán en el pleno extraordinario de carácter urgente convocada para las 11 horas. De momento, sólo el grupo del BNG ha hecho público su malestar



La portavoz del BNG y otros ediles del grupo como Groveiro o Telra registraron las alegaciones.

C. FOLGOSO

### DETALLES

Los nacionalistas aseguran estar de acuerdo con la ampliación pero mediante un dique de abrigo

con este anteproyecto. A este respecto su portavoz declaró que aceptan la ampliación pero no en los términos contemplados por Portos, pues "é posible facelo cun dique de abrigo". Dominga Brión recordó que el plan quitará más de 400 metros de la playa de Coroso,

además de hacerlo sobre un banco de ostra autóctona. En esta misma línea recordó que los mariscadores de este arenal "xa mostraron a súa oposición", pero los perjuicios que asegura conlleva el plan director "tamén provocará cambios nas correntes mariñas que van a afectar a outros bancos". Sobre las posibilidades de que finalmente Portos acceda, Brión fue optimista y recordó que el anteproyecto está en período de alegaciones "que o ente público terá que valorar pois é o sentir da cidadanía, ademáis que estamos de acordo coa ampliación pero que sexa consensuada con todos os sectores implicados".

### ■ APUNTE

#### El propio plan recoge la afectación

■ El grupo del BNG explicó que el propio plan de Portos para la ampliación de las instalaciones deportivas, recoge el Informe de Sustentabilidade Ambiental que advierte de "impactos significativos tanto nas zonas de extracción como nas de vertedura", así como "desprazamento ou erosión de praias próximas".

► LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS

## La ronda norte saca de la ciudad entre 8.000 y 10.000 vehículos diarios

**Trayectos nacionales pero también internos.** Muchos vehículos utilizan los nuevos viales como alternativa para moverse entre polígonos y hacia los nuevos barrios en torno a Villívar

**Casi 600 en las horas centrales.** La media de aforo contabilizada en el tramo diurno roza los 600 vehículos por hora en esta infraestructura, que entró en servicio el viernes pasado

H. JIMÉNEZ / BURGOS

La apertura al completo del tramo norte de la circunvalación ya ha permitido liberar a las calles de la ciudad de entre 8.000 y 10.000 vehículos diarios. La nueva infraestructura no solo facilita tránsitos interprovinciales al conectar las carreteras A-1 (Madrid-Bilbao) y N-623 (Santander), sino que supone una cómoda y rápida alternativa para tráficos internos que tienen como origen o destino el norte del casco urbano, alrededor del polígono de Gamonal o en las áreas de expansión urbanística de los alrededores de Villívar.

Un cálculo establecido a partir de varias mediciones puntuales a lo largo del día de ayer sitúa en esta horquilla de aproximación el número de usuarios que tiene la ronda norte, solo cinco días después de su inauguración el pasado viernes.

DB estableció como punto de referencia la rotonda de la nueva

carretera de Poza, un lugar desde el que es posible contar no solo los vehículos que realizan el trazado completo sino aquellos que salen o entran a la circunvalación por este lugar estratégico que da acceso a zonas industriales y residenciales.

En distintos momentos de la mañana y la tarde se efectuó una medición del tráfico que dio como resultado una media de 590 vehículos a la hora. Partiendo de los aforos oficiales de tráfico del Ayuntamiento de Burgos, facilitados por la unidad de Tráfico y Vialidad que dirige el concejal Santiago González Bracerías, la media puede extrapolarse a 12 horas del día (en total, 7.080 vehículos en el tramo diurno que comprende desde las 8 a las 20 horas).

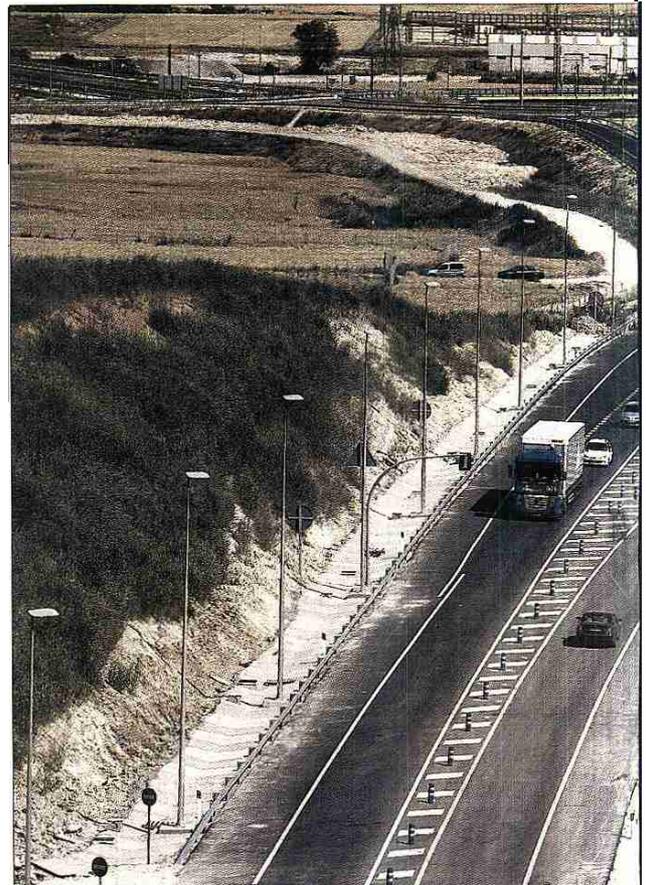
El volumen de tráfico es bastante constante durante esa franja, y sin embargo disminuye notablemente a lo largo de la noche y la madrugada. Por ello, teniendo

en cuenta este factor, la media horaria no puede multiplicarse por 24 horas, que en el caso de la ronda norte daría como resultado un volumen diario de tráfico de 14.160 vehículos (590x24).

Además, y siempre partiendo de los aforos de medición que el Consistorio tiene establecidos en distintos puntos de la ciudad, podría afirmarse que el tráfico nocturno supone entre un 10% y un 15% del conjunto del día.

Con todas estas premisas, el margen de entre 8.000 y 10.000 vehículos diarios que están utilizando la ronda norte y por tanto disminuyen el tráfico en la ciudad parece el más aproximado a la realidad. Más de 7.000 lo harían en el tramo diurno y el resto, complicado de cuantificar con exactitud, pertenecería al nocturno.

Entre todo ellos el número de vehículos pesados supone un porcentaje importante que, dependiendo de las horas del día, puede



Apenas estrenada, ya está en marcha su duplicación. / FOTOS: ÁNGEL AYALA

alcanzar hasta el 40% de todo el volumen de circulación. Más que camiones de transportes de mercancías, abundan los que trabajan en el movimiento de tierras de las obras públicas de los alrededores o los que circulan entre los polígonos de la ciudad realizando trayectos cortos.

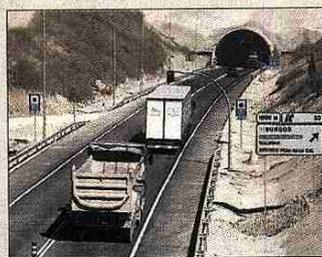
El cálculo de los vehículos hace referencia, en todos los casos, al tramo abierto el pasado viernes (Burgos-Villatoro) y no incluye el Villafraja-Rubena que lleva varios meses en servicio y que presenta un mayor volumen de circulación pues da continuidad a la A-1.

**El trayecto supone hacer casi 10 kilómetros más pero evita el paso por la Avenida de Cantabria**

La circulación por la ronda norte supone dar un considerable rodeo que obliga al conductor a realizar más kilómetros. Siempre hay reacios a esta circunstancia,

### OTROS DETALLES

• **Una señalización por mejorar.** A la utilización creciente de la ronda norte contribuirá el perfeccionamiento de la señalización que desde distintos puntos de la ciudad conduce hasta esta carretera. Por el momento, en los principales accesos a la ciudad ya se indica la dirección a Santander a través de la circunvalación, cuando antes lo hacía atravesando la capital. En el Nudo Landa, por ejemplo, los grandes carteles informativos ya han corregido los trayectos aunque faltan todavía por retirar varias de las grandes lonas



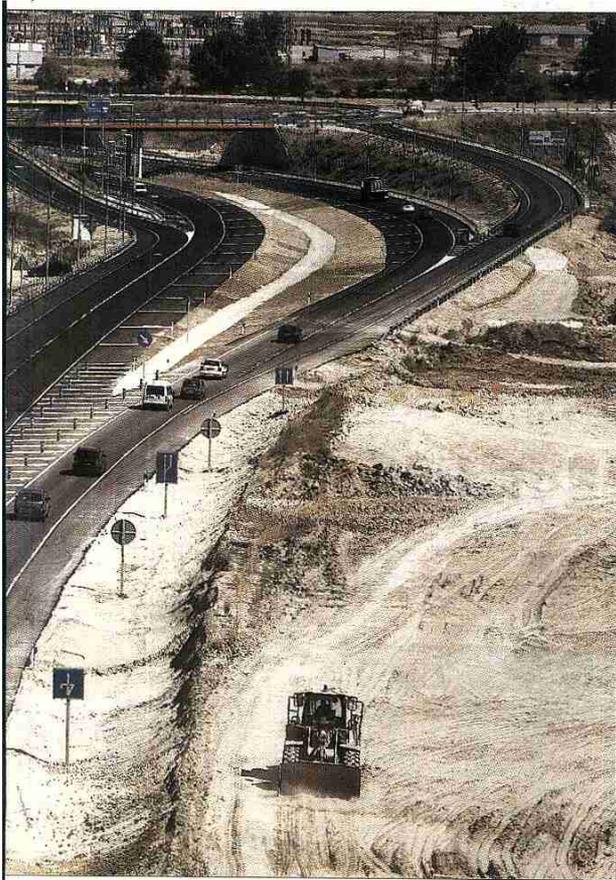
Entrada al problemático túnel de Fuente Buena

que recubre la señalización, supuestamente porque no recoge las indicaciones correctas.

• **Rodeado por otras grandes obras.** Los vehículos que transitan por la circunvalación norte pueden contemplar a lo largo del trazado las grandes infraestructuras que se concentran en esta zona de la ciudad. Al aeropuerto recién inaugurado se suma el desvío del ferrocarril, que discurre a escasos metros de la ronda entre Rubena y Villafraja, y ha comenzado ya la

duplicación del túnel de Fuente Buena que permitirá convertir en autovía a la ronda norte (hoy en día es de un solo carril por sentido). Pronto se modificará también la rotonda de la carretera de Santander donde finaliza la circunvalación, pues será sustituida por un enlace pensado para dar continuidad a la autovía de Aguilar y a la ronda noroeste (que discurre hasta Quintanadueñas y Villalbilla).

• **Las horas más complicadas.** Las intensidades del tráfico en la ronda norte



## Una cuestión de costumbres

A los conductores habituales de la ruta Madrid-Santander les costará amoldarse al cambio que supone la circunvalación

H.J. / BURGOS

Los responsables municipales del control del tráfico admiten que la cifra de usuarios de la ronda norte ya es importante cuantitativamente, pero añaden que por el momento no es significativa la incidencia en el centro urbano, principalmente en la Avenida de Cantabria que es el eje que más beneficios debería haber experimentado.

La explicación podría residir en algo tan sencillo como la falta de costumbre. La apertura de cualquier circunvalación exige un tiempo mínimo para que los conductores tomen conciencia de su puesta en servicio, y algunos incluso sabiéndolo siguen atravesando la ciudad.

Es probable que quienes realizan la ruta Madrid-Santander de forma habitual continúen pasando por la Avenida de Cantabria, en un intento por evitar el rodeo que supone recorrer más kilómetros por la circunvalación pero que compensa en comodidad y, en caso de congestión de tráfico, en tiempo de viaje.

Por el contrario, los conductores esporádicos de esta ruta llevan ya cuatro o cinco días siguiendo fielmente la señalización que los desvía por la ronda norte. Quien no conoce el camino se fía más de los carteles, y por eso el mismo viernes por la tarde solo pasaron unos segundos hasta que los primeros coches tomaron la desviación en cuanto el Ministerio de Fomento retiró los conos que taponaban la entrada.

A lo largo del fin de semana han podido darse cuenta de la novedad aquellos que viajaron hacia el norte peninsular antes de la apertura de la ronda. Muchos veraneantes en las playas cántabras no conocían la inminente apertura de esta infraestructura largamente esperada, y otros todavía hoy no lo saben.

Por eso al llegar a la gran rotonda construida en la carretera de Santander hay quien duda de si estará tomando el camino correcto cuando sigue los carteles y se desvía hacia la izquierda para pasar bajo el túnel de Fuente Buena.

Es una cuestión de costumbres, y a buen seguro dentro de unos meses ya nadie optará por los semáforos y las glorietas.

aunque deriva de la propia filosofía de una circunvalación y evita, a cambio, las interrupciones derivadas de atravesar el centro urbano.

**UN RODEO SIN SEMÁFOROS.** Además, se gana en seguridad porque no existen los peligros derivados de la condición por el interior de la ciudad.

El trayecto entre el Nudo Landa y la nueva rotonda construida al norte de Villatoro exige aproximadamente 9,5 kilómetros si se realiza por el trayecto tradicional, a través de la Autovía de Ronda (BU-11), la Avenida de Cantabria y

Villatoro. Y la distancia se incrementa hasta los 19 si se efectúa a través de toda la circunvalación.

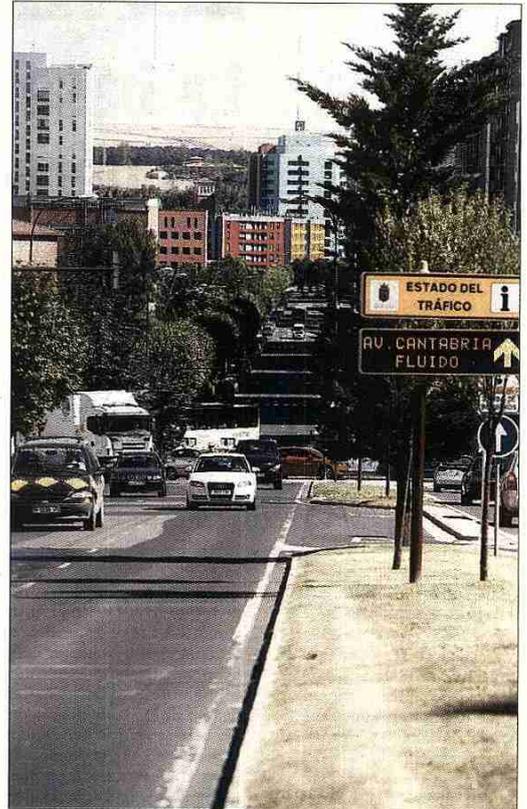
La diferencia son, por tanto, casi 10 kilómetros pero su utilización supone una evidente ganancia de tiempo a poco que cualquier congestión del tráfico obligue a parar en los semáforos del recorrido urbano.

Los vehículos se enfrentan a una decena de cruces en cada uno de los sentidos, bien con otras calles o bien con pasos de peatones, y es imposible pasarlos todos con la luz en verde si se respetan las normas de circulación.

coinciden con los aforos que el Ayuntamiento ha medido a lo largo de los últimos meses en la Avenida de Cantabria. La madrugada apenas registra circulación, el volumen de vehículos tiene su primer pico entre las 8 y las 10 de la mañana, vuelve a crecer entre las 13 y las 14 horas y repunta entre las 19 y las 20, coincidiendo con la finalización de la jornada laboral para miles de trabajadores de los polígonos.



Abundan los vehículos pesados.



La ciudad podrá descongestionarse del tráfico interprovincial.

### La espina dorsal de la ciudad



Plaza del Rey. / JESÚS J. MATÍAS

La Avenida de Cantabria es la calle de la ciudad que más debería notar el descenso de vehículos, puesto que hasta ahora formaba parte del trayecto natural de Burgos a Santander y de hecho está señalizada como parte de la N-623, una carretera nacional que parte de la plaza del Rey. Aunque la regulación semafórica otorga preferencia a la avenida respecto a las calles transversales, los atascos en este punto son habituales sobre todo en las horas

punta, los viernes y los domingos por la tarde.

La congestión se agrava notablemente en caso de puentes festivos y de manera particular durante las operaciones salida y regreso de vacaciones, cuando los atascos llegan a ser kilométricos en sus dos extremos, tanto en los semáforos del barrio de Villatoro como en el acceso a la plaza del Rey. Las mediciones realizadas por el Ayuntamiento de Burgos en ambos sentidos de la circulación, a la altura del cuartel de la Policía Local, revela que un día laborable cualquiera la Avenida de Cantabria soporta el paso de 30.000 vehículos.

## Tussam prevé pérdidas de 4,5 millones si el tranvía se amplía hasta San Bernardo

La empresa municipal anuncia que las tarifas aumentarán en todas sus modalidades de viajes

**MARÍA RIONEGRO**  
SEVILLA.— A las innumerables alegaciones que ha recibido el proyecto de ampliación del trazado del tranvía propuesto por el PSOE, que va desde el Prado de San Sebastián hasta la estación de Santa Justa, a realizar en dos fases, hay que sumarle ahora un nuevo obstáculo para su aprobación definitiva en el pleno que se celebrará mañana. Se trata del informe económico que ha elaborado Tussam, en el que prevé que sólo la ampliación hasta San Bernardo supondría unas pérdidas de 4,5 millones de euros, así como el aumento de las tarifas para los viajeros.

En concreto, esta memoria de cuentas, a la que ha tenido acceso EL MUNDO de Andalucía, revela que el trazado actual, es decir, desde la Plaza Nueva hasta el

Prado de San Sebastián, ya supone para la empresa unas pérdidas de más de tres millones de euros en el presente año. Pero, además, esta cifra, según este informe, que tiene como fin estimar el coste de la actividad de transporte del tranvía para el próximo año 2009, aumentaría en más de 1,5 millones en 2009 si el trazado alcanza la zona de San Bernardo.

Según las previsiones de Tussam, los gastos de explotación del tranvía supondrían un total de seis millones de euros, mientras que los ingresos tan sólo comprenderían 1,5 millones. Sin embargo, los datos son muchos más alarmantes, ya que a ello hay que sumar un importante crecimiento del precio de las tarifas, cuyo aumento se situaría por encima del 15 por ciento.

A la fecha de elaboración de

este informe, las tarifas aplicables en el año 2009 no están aún definidas. No obstante, y según la propia memoria, «a los efectos de ser consistente con la previsión de ingresos incluida en el primer borrador de presupuesto para 2009, Tussam ha estimado los beneficios del tranvía tras aplicar a los viajeros nuevas tarifas».

De este modo, todos los precios de los bonobús aumentan en más de un diez por ciento. Concretamente, el bonobús con transbordo crece un 14,28 por ciento (siete euros), el bonobús sin transbordo sube un 16,69 por ciento (seis euros), y la tarjeta mensual lo hace por encima de un once por ciento (32 euros). La única tarifa que permanece intacta es el univaje (1,10 euros).

Estos datos vienen a dejar aún más en evidencia la delicada si-

tuación económica de la empresa después de que en la última junta de gobierno local del Ayuntamiento hispalense, la portavoz del gobierno municipal, Maribel Montaña, anunciase el desembolso de 4 millones de euros para la suscripción de las nuevas acciones que permitirán la ampliación del capital social de Tussam, al borde de la quiebra en numerosas ocasiones y en cuyo rescate ha tenido que acudir el Consistorio varias veces.

En este caso, la ampliación es más moderada, ya que Tussam contaba con 24 millones de euros de capital social. No obstante, el aumento de más del 16 por ciento sigue siendo significativo, ya que el capital social de la empresa municipal, tras esta nueva ampliación, es ahora de más de 28 millones de euros.



Aspecto que presentaba ayer la zona de Pirotecnia, en la que la UTE Metro de Sevilla ha concluido ya las obras de la estación de San Bernardo. / EL MUNDO

## Metro de Sevilla concluye la salida del túnel de San Bernardo

La Unión Temporal de Empresas (UTE) Metro de Sevilla, integrada por Dragados, Sacyr y Gea 21, ha concluido los trabajos que estaba desarrollando en la zona de Pirotecnia-Viapol (frente al hotel), correspondientes a la ejecución del túnel de salida de la estación de San Bernardo, que posteriormente se prolonga bajo la calle Barrau.

Así, y según informó ayer Ferrocarriles Andaluces, Metro de Sevilla ha cubierto este tramo de túnel ya ejecutado, en cuyo entorno se están construyendo los

nuevos edificios de la Universidad de Sevilla.

La UTE Metro de Sevilla ejecutó en este tajo los muros pantallas que delimitan longitudinalmente dicho tramo de túnel y, posteriormente, colocó los estampidores que refuerzan la sujeción de las pantallas. En una última fase, desarrollada desde el pasado mes de junio, se ha procedido a la colocación de la losa de cubierta.

Para la ejecución de esta losa de cubierta, se han colocado las vigas que dan soporte a dicha losa; se ha hormigona-

do y, finalmente, se ha dado un tratamiento con una capa de impermeabilización. Esta capa se ha cubierto con tierra pues, una vez concluyan los trabajos de construcción de los nuevos edificios de la Universidad de Sevilla, las empresas constructoras de dichas instalaciones procederán a la reurbanización del entorno con materiales definitivos.

La ejecución de este tramo de túnel de salida de la estación de San Bernardo —que tiene forma de bocina—, ha supuesto cierta com-

plejidad pues en este tramo, que luego se prolonga bajo la calle Barrau, se juntan las dos vías que van separadas por el andén central de la estación de San Bernardo.

Este diseño obedece a que la entrada a la referida estación se realiza mediante un doble túnel —de vía única cada uno—, que discurre bajo las vías de Renfe junto al apeadero de San Bernardo. Asimismo, este doble túnel, actualmente en fase de construcción, da solución de continuidad a los dos túneles —de vía única

también— ya ejecutados con tuneladora, que concluyen en el pozo de extracción situado en la confluencia entre la Enramadilla y la avenida de la Buhaira.

Esta liberación del espacio público se suma a la restitución, a principios de julio, del último tramo de la calle Barrau que permanecía ocupado por las obras de la Línea 1 del metro de Sevilla. Por tanto, la zona que sigue ocupada por obras en este entorno es la localizada en el nudo de la Enramadilla con la Avenida de la Buhaira.

# Nuevos modelos para impulsar la obra pública

**VALENCIA.-** La Federación de Empresas de la Comunitat Valenciana Contratistas de Obras de la Administración (Fecoval) y Concessia firmaron ayer un acuerdo para el desarrollo de modelos de colaboración público-privada en la Comunitat Valenciana. Fecoval agrupa a 125 empresas de la Comunitat Valenciana, y ya ha mostrado en repetidas ocasiones su preocupación por encontrar modelos de trabajo que permitan incrementar la competitividad de sus asociados frente a las grandes empresas nacionales, a la hora de obtener la adjudicación de las obras públicas que se desarrollan en la Comunitat.

Por su parte, Concessia es el primer grupo concesionario controlado por entidades financieras. Concretamente, 13 cajas de ahorros es-

pañolas son titulares del 95 por ciento del capital social de la compañía, entre las que se encuentra la Caja de Ahorros del Mediterráneo (CAM), que ocupa la presidencia de la compañía.

Concessia nace con el objetivo de participar activamente en el mercado de las concesiones de obra pública, en colaboración directa con las cajas de ahorro accionistas, mediante tomas de participación societarias en los proyectos y apoyo a la gestión profesionalizada de las concesiones. El socio tecnológico, encargado de la gestión de Concessia, es Gerens Hill International, el mayor grupo profesional del mercado español íntegramente dedicado al Project y Construction Management, así como a los servicios integrales de control y gestión en la construcción.

## Finalizan las obras del primer tramo del gasoducto Bergara-Irún

SAN SEBASTIÁN.- La compañía Naturgas Energía ha concluido las obras del primer tramo del desdoblamiento del gasoducto Bergara-Irún, de 30 kilómetros de longitud y que ha supuesto una inversión de 21 millones de euros.

El tramo ya ejecutado une las localidades guipuzcoanas de Bergara y Zaldibia, mientras que la segunda fase discurrirá entre esta localidad y Villabona y se construirá a partir de septiembre, con una inversión prevista de 20'5 millones de euros, informa Efe.

El gasoducto Bergara-Irún quedará finalizado probablemente en el primer trimestre de 2010, cuando, se estima, habrán concluido las obras del tercer tramo, entre Villabona e Irún, de 33 kilómetros, y que supondrá una inversión de 26 millones de euros.

Todo este proyecto constituye la segunda fase del gasoducto Eskadour, que conectará las redes de Naturgas Energía con las de la Total Infrastructures Gaz France (TIGF) en Francia.



# Gallardón quiere derribar La Peineta para hacer un estadio nuevo

## La crisis de la inmobiliaria Martinsa complica la operación del Calderón

J. SÉRVULO / D. VERDÚ / J. MARCOS  
**Madrid**

En el viaje que realizó a Pekín el pasado diciembre quedó fascinado con El Nido, el estadio olímpico chino diseñado por los suizos Herzog & De Meuron. Quizá fue por eso, porque quiere algo igual para la candidatura olímpica de Madrid para 2016, pero el caso es que Alberto Ruiz-Gallardón se plantea ahora derribar casi por completo el estadio de La Peineta para construir uno nuevo sobre sus cimientos. O sea, "100% nuevo", afirman fuentes de la Concejalía de Hacienda. Y su ocupante será el Atlético de Madrid, que se desprende del estadio Calderón.

"Es igual que cuando se rehizo el Palacio de los Deportes tras el incendio, que se construyó completamente nuevo sobre los restos. Sólo quedaba un muro que pedía a gritos que se tirara", explican las mismas fuentes para ilustrar el calibre de la operación, pese a que se niegan a utilizar el término "derribo".

Pero esta idea de reforma integral, si se prefiere la manera de decirlo, está directamente supedi-

tada a la operación de recalificación del suelo del estadio Vicente Calderón y de la cervecera Mahou. Un proceso que puede verse complicado por la suspensión de pagos de Martinsa-Fadesa, la mayor inmobiliaria de España.

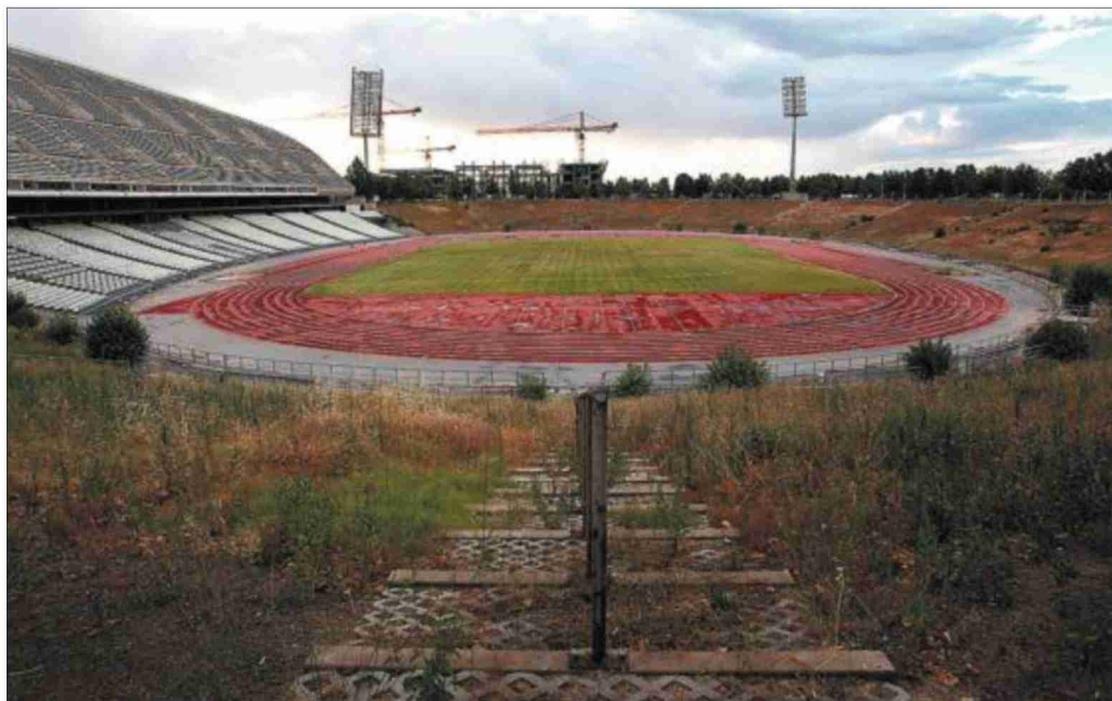
Esta empresa formó un consorcio hace tres años junto con la firma Andria para quedarse con el 10% del suelo del Vicente Calderón. Además, ese consorcio se reservaba el derecho so-

bre la explotación de la zona asignada al Atlético, en la que podrían construirse viviendas. Sin embargo, tras la suspensión de pagos de Martinsa-Fadesa el lunes, todo indica que una tercera empresa tendrá que intervenir en lugar de esa compañía. "Esperamos que lo haga una firma que ofrezca garantías para que la operación salga adelante", explican en la Concejalía de Hacienda. Esa

constructora, según fuentes cercanas al club, podría ser FCC, que dice que "de momento no hay nada", pero admite su interés por hacerse con el derribo del antiguo estadio y la obra del nuevo.

Se espera que el convenio definitivo entre el Ayuntamiento y el Atlético de Madrid se firme la semana que viene, un año después del primer acuerdo.

DA SA A I A PÁGINA 2



Estado en el que se encuentra el estadio de La Peineta. / LUIS SEVILLANO

## La Operación Calderón se complica

Atlético y Ayuntamiento esperan que alguna empresa sustituya a Martinsa

VIENE DE LA PÁGINA 1

La mayor inmobiliaria de España por activos y por suelo, Martinsa-Fadesa, presenta suspensión de pagos, y ya se oye el sonido de las fichas de dominó que dibujan el panorama inmobiliario español. En Madrid, la primera pieza que puede quedarse boca abajo es la de la operación de recalificación del estadio Vicente Calderón, cuyo convenio entre el Atlético de Madrid y el Ayuntamiento se firmará previsiblemente la semana próxima, cuando el club regrese de su gira por México.

La inmobiliaria de Fernan-

do Martín iba a ser una de las encargadas de la explotación del futuro suelo recalificado, ya que posee una participación importante de la sociedad propietaria del estadio. Ahora, fuentes del Ayuntamiento esperan que el Atlético encuentre pronto a una tercera empresa capaz de "ofrecer garantías" de que la operación será viable. Esa empresa, según fuentes cercanas al club y al proyecto, podría ser FCC.

Un portavoz de dicha compañía explicó ayer que "de momento no hay nada de construir viviendas ni se ha hablado con

Martinsa". Pero sí admitieron que están muy interesados en hacerse con los trabajos de derribo del estadio y de la construcción de la futura Peineta.

Por su parte, Martinsa explicó que no ha habido ningún avance en los últimos meses y dejó en el aire su continuidad, informa Luis Doncel.

Hace tres años, Martinsa y la inmobiliaria Andria formaron un consorcio urbanístico (RTM) para quedarse con el 10% del suelo del Atlético de Madrid, valorado en 226 millones de euros y propiedad de la sociedad División Inmobiliaria, de los

dueños del club colchonero.

A cambio, dieron al Atlético, que arrastraba una deuda asumida de 130 millones de euros, 22,6 millones. Caja Madrid también entró en la operación y se quedó con un 5% de ese suelo. La entidad bancaria tendría un derecho preferencial sobre la financiación de la edificación de todo el ámbito. Si no prosperaba la operación urbanística, el club tendría que devolver el dinero a las entidades. El préstamo recibido por el consorcio y Caja Madrid estaba avalado con los ingresos por derechos de televisión del club.

Por la venta de su suelo, el Atlético espera ingresar unos 260 millones de euros. La operación se realizará de manera conjunta con la cervecera Mahou (que posee los terrenos colindantes) y permitirá construir viviendas en una superficie edificable de 175.000 metros cuadrados. Mahou y el Atlético se repartirán el terreno al 50%.

La operación permitía a RTM explotar la proporción de los terrenos del Atlético de Madrid. Así, la venta de las 1.000 viviendas previstas en la mitad del terreno correspondiente (unos 87.000 metros cuadrados

FCC podría sustituir a la inmobiliaria de Fernando Martín en las negociaciones

El Consistorio confía en que la compañía que entre ofrezca "garantías"

de volumen edificable) reportaría a sus promotores unos 425 millones de euros brutos, según los planes iniciales. A esa cifra hay que descontar los gastos por la compra de los terrenos al Atlético y, quizá también, al Ayuntamiento, más los gastos financieros y los derivados de la ejecución de las obras.

La parcela del Calderón, de unos 31.000 metros cuadrados, quedaría liberada al desplazar la edificabilidad a la zona de Mahou y se reservaría para una gran zona verde y un lago, según anunció en su día el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón. Es decir, que las torres de viviendas que se proponían en los tres proyectos que se presentaron, a finales de 2006 se concentrarían en los terrenos de la cervecera. De su diseño se encargará el arquitecto estadounidense Tom Maine.

## Sólo quedarán dos pilares de La Peineta

El estadio de San Blas costó unos 50 millones de euros en 1992

J.S./D.V./J.M.,  
Madrid

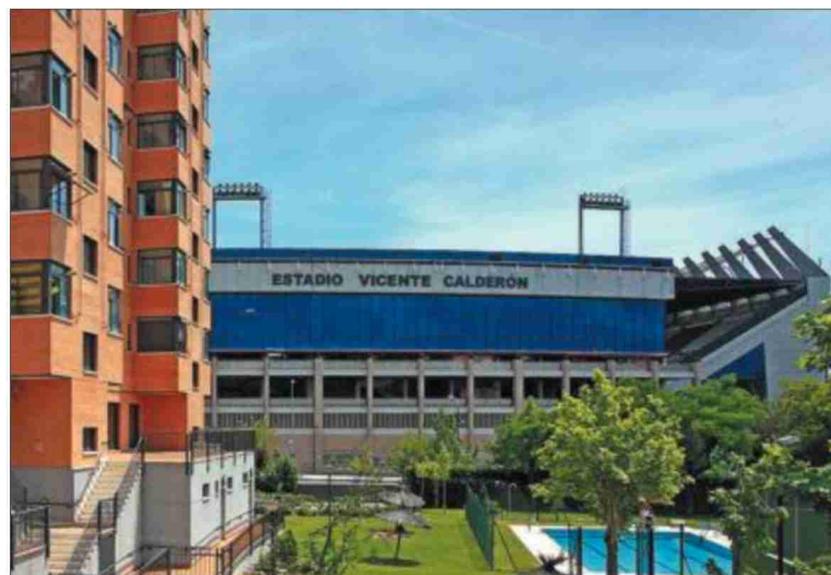
Poco más de dos pilares es lo que quedará de La Peineta, un estadio que costó unos cincuenta millones de euros en el año 1992, y que realizó el estudio de arquitectos Cruz y Ortiz. La intención es que quede prácticamente reducido a escombros para que se construya un gran estadio olímpico. Ahora, la instalación sufre cierto grado de abandono.

"Lo único que hay en el estadio de La Peineta es la gradería principal, que tiene graves problemas estructurales. La reforma será muy profunda, porque sólo quedarían dos pilares. El resto se haría nuevo. Habrá incluso que recimentar", explican fuentes de la Concejalía de Hacienda.

El estadio fue concebido como pista de atletismo, pero tras entrar el Atlético de Madrid en la operación de derribo del Vicente Calderón, pasará a ser un estadio de fútbol que se podrá usar para pruebas olímpicas.

"Se conservará muy poco de lo que hay. Se realizará sobre el proyecto existente de los arquitectos Antonio Ortiz y Antonio Cruz, pero habrá que modificarlo. Internamente, hay que cambiarlo entero, y exteriormente, habrá que reforzarlo para que soporte los pesos de la nueva estructura", según la citada fuente.

"Algo hemos oído del interés del alcalde en derribar La Peineta, tras ver en persona las instalaciones de Pekín con motivo de los Juegos. A nosotros nos da igual. Incluso lo lógico es que



Vista del estadio Vicente Calderón desde la glorieta de las Pirámides. / SANTI BURGOS

resulte más barato empezar un edificio de cero que tener que remodelarlo", explica un portavoz del Atlético de Madrid.

Está previsto que el club juegue en la nueva Peineta en el año 2010, según los acuerdos iniciales entre el equipo y el Consis-

torio. El Ayuntamiento parece dispuesto a hacerse cargo de gran parte del coste de la remodelación.



ENTRE CÁCERES Y ALDEA DEL CANO

## Adif adjudica la consultoría de un nuevo tramo del AVE

● Con un importe de 1,8 millones y 21 meses de plazo para su ejecución

|| REDACCIÓN  
|| CÁCERES

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) aprobó ayer la adjudicación de los trabajos de consultoría y asistencia técnica del subtramo Cáceres-Aldea del Cano, incluido en el tramo Cáceres-Mérida, perteneciente a la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura.

Los trabajos han sido adjudicados por un importe de 1,8 millones de euros y con un plazo de ejecución de 21 meses. Este importe será cofinanciado por el Feder con una tasa de cofinanciación del 80%, según informó en un comunicado esta entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento.

La ejecución de este subtramo supondrá de manera complementaria la construcción de la variante de la línea ferroviaria de ancho convencional entre Aljucén y Cáceres. =



Les obres han començat en la zona dels carrils de l'autopista per anar en direcció a Barcelona. / JOAN SABATER

## Comença la construcció del viaducte del TAV que travessarà l'AP-7, a Riudellots

A.PUIG / Riudellots de la Selva  
● Adif, l'empresa pública que depèn del Ministeri de Foment, va iniciar ahir la construcció del viaducte del TAV que travessarà l'AP-7, en el terme de Riudellots de la Selva. Els treballs del viaducte, que tin-

drà una longitud de 106 metres, han començat amb la cimentació dels pilars que estaran situats al costat dels vials per anar en direcció a Barcelona.

Les obres comporten instal·lar maquinària a la mitjana de l'autopista, per

la qual cosa, prèviament, s'hi van habilitar carrils complementaris en aquest sector per no afectar el trànsit diari. Aquest serà el primer viaducte que es farà en el tram de Riudellots al carrer Joan Torró, a l'entrada de Girona, que té una

longitud de 8 quilòmetres. N'hi haurà més a la carretera N-156, que connecta l'autopista amb l'aeroport, sobre la futura connexió de l'N-II i l'AP-7 i sobre el rec de Can Gibert, de 100, 140 i 340 metres, respectivament.



## LA IMPLANTACIÓ DE GRANS ZONES LOGÍSTIQUES AL CAMP DE TARRAGONA

# El govern obrirà el 2011 a Montblanc un centre intermodal d'activitats logístiques

L'empresa pública de la Generalitat Cimalsa invertirà 40 milions d'euros per urbanitzar 70 hectàrees als Plans de Jori

**N. ROCA / Montblanc**  
● Montblanc absorirà un dels tres centres intermodals d'activitats logístiques que promou l'empresa pública de la Generalitat Cimalsa al Camp de Tarragona. L'àmbit

de la Romiguera, a tocar del polígon Plans de Jori de la capital de la Conca de Barberà, ha estat escollit per construir-hi unes instal·lacions que es desenvoluparan, en una primera fase, en una superfície de 70 hectà-

rees. En el projecte, a través del qual s'invertiran 40 milions d'euros, es preveu situar el centre al costat de l'AP-2 i s'inclou una terminal ferroviària de mercaderies. Està previst que les obres d'urbanització

comencin el 2009, i les instal·lacions ja haurien de ser operatives el 2011. El centre es destinarà a la distribució nacional i internacional, i ahir es destacava la unitat d'opinió entre els sectors implicats.

El secretari per a la Mobilitat de la Generalitat i alhora president de Cimalsa, Manel Nadal, va ser ahir a Montblanc per donar a conèixer les característiques generals d'aquest recinte a representants municipals i també industrials de la comarca. El projecte del CIM Montblanc es veu com una oportunitat per millorar la competitivitat empresarial de la Conca de Barberà i d'esdevenir un referent a les comarques del Camp de Tarragona, entès com «un element de dinamització econòmica», segons Nadal, que alhora contribuirà a impulsar la creació d'ocupació. Tot i els recels que aixequen aquest tipus de projectes, el secretari es va afanyar a afirmar que «torna a ser el moment de la indústria i la logística», i va dir que «ha de ser una aposta clara de país» perquè «és un sector emergent» que obre «perspectives de futur en benefici de les empreses que ja hi són i que vindran»; a més, va afegir que el projecte és una «notícia positiva en un moment de situació econòmica difícil».

### Situació estratègica

El nou centre intermodal d'activitats logístiques tindrà inicialment unes 70 hectàrees de superfície, que s'encaixen al sector de la Romiguera –sobre el polígon industrial Plans de Jori, entre l'actual via del ferrocarril convencional i el tren d'alta velocitat–. Tot just ara s'han començat a definir les dimensions del centre, que no es descarta que sigui ampliable. Cimalsa invertirà prop de 40 milions d'euros en el projecte, que a més té una situació estratègica de luxe si es té en compte que l'àmbit està connectat amb corredors viaris com ara l'autopista AP-2; la futura autovia que enllaçarà Reus, Montblanc i Tàrraga; la futura autovia Tarragona-Montblanc-Lleida, i



A dalt, els terrenys on es construirà la terminal, a tocar de França Rehr. A baix, la presentació del CIM Montblanc. (N.R./C.F.)

el corredor ferroviari que unirà l'Ebre, Barcelona, Lleida i Madrid.

El centre també inclourà nous espais destinats a zones verdes i àrees enjardinades. A més, incorporarà tecnologia avançada per garantir la seguretat i vigilància de les instal·lacions.

### Distribució internacional

El nou centre intermodal es destinarà a activitats logístiques, distribució nacional i internacional, i indústria neta; a més, també disposarà d'un espai reservat a l'oferta de serveis i equipaments per a les em-

preses com ara oficines, sales de reunions i formació, i establiments de restauració i hoteleria. Tot i que es van difondre alguns trets bàsics, Nadal no va poder concretar el nombre de naus que s'hi podrien arribar a construir ni, per tant, tampoc els llocs de treball que es generaran.

### Tren de mercaderies

A banda de la proximitat dels accessos, la nova instal·lació també tindrà una terminal ferroviària de mercaderies, que ha de permetre, d'altra banda, impulsar la importació i

exportació de productes a escala nacional i internacional. El disseny de l'estació permetrà millorar la connexió en ferrocarril amb la resta de països europeus de les empreses instal·lades al territori. Tindrà uns 750 metres de llargada i enllaçarà amb la línia que uneix Barcelona i Tarragona amb Lleida, Saragossa i Madrid.

Ara ja s'estan accelerant els tràmits urbanístics per tal que les obres d'aquest nou recinte puguin començar a executar-se, segons el calendari que va desplegar Nadal, pensant

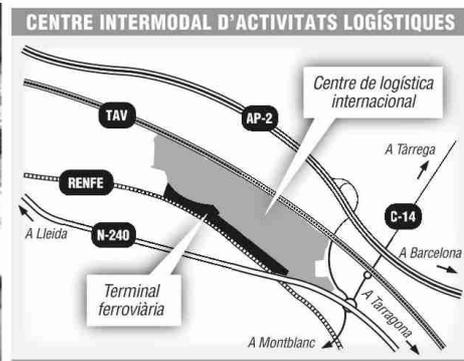
en l'horitzó del 2009, i per tal que es pugui complir el compromís de tenir-lo operatiu a partir del 2011. Per tot això, el govern municipal ja està tramitant una modificació puntual del pla general.

Durant la presentació del projecte, el delegat del govern, Xavier Sabatés, va voler destacar la «unitat que es manifesta» en tots els sectors per a la construcció d'aquesta central intermodal, que esdevindrà la cinquena, darrere del CIM Vallès, el CIM Lleida, el CIM la Selva i Logis Penedès.

## Pla estratègic de Cimalsa 2008-2011

**N.R./ Santa Coloma de Queralt**

● El projecte de construcció del centre intermodal d'activitats logístiques a Montblanc s'impulsa en consonància amb les actuacions previstes en el pla estratègic de Cimalsa per al període 2008-2011, en què es preveu el desenvolupament prioritari de centres amb intermodalitat ferroviària vinculats a grans eixos de futur per al transport de mercaderies en diversos àmbits del territori català. Les noves instal·lacions de Montblanc formaran part de la xarxa de plataformes de Cimalsa amb l'objectiu de promoure la competitivitat empresarial. El document estableix la consolidació del Logis Empordà (Alt Empordà), que actualment està en fase d'urbanització i que inclou la terminal ferroviària de Vilamalla –operativa a partir del pròxim octubre–. També preveu la creació de dos centres més, un al Baix Penedès –que ha generat crítiques– i un altre al Baix Ebre, que ara estan en fase d'estudi.



## Reivindiquen la millora dels enllaços

**EL PUNT / Tarragona**

● La presentació que el secretari per a la Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va fer ahir a la capital de la Conca de Barberà va ser aprofitada per alguns empresaris de la comarca per reivindicar millores a la xarxa viària, sobretot a la carretera C-241, que enllaça els nuclis de Montblanc i Santa Coloma de Queralt. D'altra banda, aquestes obres han estat llargament reivindicades pels ciutadans durant anys.

## LA IMPLANTACIÓ DE GRANS ZONES LOGÍSTIQUES AL CAMP DE TARRAGONA

# Reflexions locals per a estratègies globals

Els diversos projectes per fer grans polígons de mercaderies al Camp estenen el debat sobre el seu impacte al territori

● «Catalunya serà logística, o no serà.» Ho diu el títol del darrer llibre d'un dels economistes catalans més prestigiosos, Ramon Tremosa, i es pot acotar perfectament al

Camp de Tarragona. En plena era de la deslocalització industrial, en què un producte pot estar fet amb components de mig món, la situació estratègica de la regió la fa més atractiva que mai per a les empreses que te-

nen en el transport un dels valors que més cuiden. El projecte de la Conca, per canalitzar les mercaderies de l'eix de l'Ebre cap als ports de Tarragona i Barcelona, i el del Baix Penedès en ple eix mediterrani, un

dels més importants del sud d'Europa, a més de la suposada àrea logística prevista a l'Alt Camp, responen en part a aquests interessos econòmics, si bé han obert també el debat sobre el seu impacte en el territori.

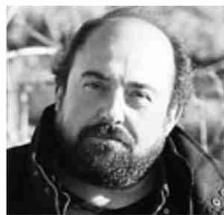
### Conca de Barberà

## «No podem hipotecar el patrimoni natural»

M. LACARCEL  
Montblanc

● Des de fa més d'un any s'han aixecat a la Conca de Barberà un seguit de veus que, tot i no haver-se constituït en cap plataforma, sí que van elaborant un discurs de com volen que sigui la Conca del segle XXI, una comarca relativament «verge» però que és travessada ja per moltes vies de comunicació i que s'enfronta al debat d'un creixement mesurat. Una d'aquestes veus és la de Salomó Torres, membre de l'executiva general d'Unió de Pagesos, i també natural i resident de Blancafort, que considera que cal que sorgeixin col·lectius «no en contra de res, sinó en pro de la Conca, perquè cal que la societat d'aquesta comarca comenci a tenir un discurs sobre com es pot millorar i què pot fer perquè no es converteixi en un Vallès o en un Baix Llobregat», apunta.

Pel que fa concretament a l'àrea logística de Montblanc, Torres demana que es creï un diàleg a la comarca sobre aquesta qüestió, ja que «ara mateix hi ha un sector emergent, com és el sector turístic, que no sé si serà gaire compatible amb un centre d'aquestes característiques. Això podria suposar una hipoteca per a aquest sector i per a tota la comarca. A més, hem mantingut, en part, un patrimoni natural que podríem començar a perdre si no tenim clar com volem que sigui el futur del nostre territori i no li tenim un respecte». Pel que fa les terres agrícoles que afectarà el centre intermodal, el membre d'Unió de Pagesos deixa clar que, tot i que als voltants de Montblanc queden poques zones de conreu, «a mi em toca defensar els espais agraris que hi ha, i caldrà valorar quin impacte té sobre aquests terrenys». Torres també vol esperar a veure quins usos tindrà el futur centre logístic.



Salomó Torres. / EL PUNT

### Baix Penedès

## «Amb el Logis Penedès, han d'escoltar el territori»

M.L. /  
Banyeres del Penedès

● Durant la presentació del CIM de Montblanc, el secretari de Mobilitat del Departament de Política Territorial i president de Cimalsa, Manel Nadal, va confirmar que el govern vol «partir de 0» amb el Logis Penedès, i que caldrà «negociar amb el territori» i parlar «amb ajuntaments, consells comarcals i tots els agents implicats», però va deixar clar que la construcció del centre de Montblanc «no suposa ni implica res» i que, per tant, de les 0 a les 250 hectàrees projectades al Baix Penedès s'hauran de consensuar. A més, com a contraprestació per al territori, el govern es planteja crear en el Logis Penedès un centre d'investigació logística lligat amb alguna universitat catalana. En aquest sentit, l'alcalde de Banyeres del Penedès, Josep Maria Abril, un dels batlles més reticents a la implantació del Logis a la comarca, va assegurar que la frase «partir de 0» era una «molt bona notícia», ja que segons ell aquest tornar a començar l'interpretava com que «el govern reconeix que el Logis Penedès ha estat un error de plantejament des dels seus inicis», i que és bo que «donin la cara», però sobretot que ara, més que mai, «escoltin el que vol el territori». Abril va felicitar Nadal per aquest canvi de rumb, ja que «ara mateix les converses estaven massa viciades». Ara bé, l'alcalde no entenia que començar de 0 volgués dir que el Logis tirés endavant. «Quan es comença de 0 es pot guanyar, es pot perdre o es pot arribar a una solució intermèdia», explicava l'ecosocialista, que es mostrava satisfet que per fi un govern d'esquerres com és el tripartit actués «tal com s'esperava», dialogant amb els afectats i fent una nova oferta que sigui consensuada per tot el territori.



Jospe Maria Abril. / EL PUNT

### Alt Camp

## «Seria bo un aeròdrom per a mercaderies»

I.M. / Ò.P.J. / Valls

● L'avantprojecte del pla territorial parcial, presentat al setembre, feia una reserva de sòl estratègic de 500 hectàrees a la plana entre Valls, el Pla de Santa Maria i Alcover. Pocs mesos abans, la patronal tarragonina Cepta havia presentat just aquí un projecte que es basava en una àrea de suport a la zona portuària de Tarragona, amb un aeròdrom inclos. De seguida la proposta del govern es va vincular a la de l'empresariat, i va arrencar una resposta de refus entre alguns sectors, i molts dubtes entre els mateixos propietaris i promotors. De fet, en cap moment es deia que la reserva era logística, i la descrivia com un espai protegit, dels pocs planers propers a la costa, que restava al marge de qualsevol planejament municipal i, pendent, a mitjà o llarg termini, que s'hi fessin les infraestructures que el govern considerés d'interès general. Els terrenys, a més, tot i estar ben comunicats per carretera, tenien una mancança greu: la xarxa ferroviària de mercaderies, que no existeix ni s'hi projectava. Les especulacions, en tot cas, podrien quedar en no-res perquè ara la Generalitat vol desplaçar la reserva més cap al Pla, i usar-la per a un parc solar. Segui com sigui, una veu autoritzada com la de l'economista Ramon Tremosa ja deia en una xerrada a l'abril a Tarragona que veuria bé un «polígon logístic de primera magnitud» a l'Alt Camp, complementari amb el port, i més encara si inclogués «un aeròdrom per a mercaderies». Segons ell, Catalunya «està subdesenvolupada en tràfic aeri, i els grans operadors, com va fer Ikea, vindrien a jugar-hi segur». Tremosa —que és contrari a «pedaços com el CIM»— creu que «un polígon de primer nivell és una oportunitat per situar el Camp al centre del corredor europeu del Mediterrani, i al mapa global del segle XXI».



Ramon Tremosa. / EL PUNT

## A Aragó, la més gran

● Aragó té projectada una de les zones logístiques més grans de tot Europa. Actualment, hi ha previst crear fins a cinc centres englobats dins d'un macroprojecte de distribució sota el nom Aragón Logística, que està format per Pla-Za, a Saragossa; Platea, a Terol; Plhus a Osca; el polígon logístic de Fraga, i la plataforma de Mallén. El fet que hi hagi aquest gran projecte logístic, avalat pel mateix govern d'Aragó, serà un punt de connexió amb el que es va anunciar ahir a la Conca de Barberà, ja que el nou centre català es destinarà a la distribució logística nacional i internacional, i serà un punt de complementació amb l'aragonesa gràcies, en part, a la terminal ferroviària del CIM de la Conca, que enllaçarà, entre altres destinacions, amb Saragossa. Actualment, Aragó ja té més de 1.700 hectàrees en plataformes logístiques, i una gran part ja les té venudes, com per exemple Pla-Za, que ja ha venut el 90% dels seus 13 milions de m<sup>2</sup>.

## La segona fase de la CIM El Camp estarà enllestida l'any 2010

● El mes de maig passat, el Departament de Política Territorial i l'Ajuntament de Tarragona van signar el conveni sobre els aspectes urbanístics bàsics per impulsar el desenvolupament de la segona fase de la Central Integral de Mercaderies El Camp, al terme municipal de Tarragona. Aquesta signatura va suposar un impuls per tirar endavant les 39 hectàrees de superfície que farà la segona fase de la CIM, i que sumades a les 42 hectàrees de la primera fase faran d'aquesta CIM el segon centre logístic més gran de Catalunya, després de la ZAL del Port de Barcelona. Concretament, 185.000 m<sup>2</sup> d'aques-

ta segona part de la CIM es dedicaran a usos logístics i complementaris, mentre que 65.000 m<sup>2</sup> estaran destinats a un parc d'activitats terciàries, i finalment 47.000 m<sup>2</sup>, a zones verdes públiques. A banda, l'empresa Cimalsa cedirà al consistori tarragoní 20.000 m<sup>2</sup> per construir nous equipaments.

Les obres està previst que comencin l'any vinent i que estiguin enllestides l'any 2010. Els treballs tindran un pressupost de 22,3 milions d'euros i la segona fase s'integrarà en la primera, de manera que hi haurà un únic recinte amb accessos de vehicles controlats i amb vigilància 24 hores al dia.

# Adif aprueba un contrato del tramo del AVE entre Cáceres y Aldea del Cano

## Adjudicados los trabajos de consultoría y asistencia técnica para el control de las obras

ADELA ROMERO BADA.107

La Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) aprobó ayer la adjudicación de los trabajos de consultoría y asistencia técnica del subtramo del AVE entre Cáceres y Aldea del Cano, enmarcado en el tramo Cáceres-Mérida. El objetivo del contrato consiste en la prestación de dichos servicios para el control de las obras de esta plataforma.

La ejecución de los veintitrés kilómetros y medio del subtramo se hará efectiva en un plazo de 21 meses y con 1.859.850 euros de presupuesto, que será cofinanciado en un 80% por la UE a través del Programa Operativo de Fondo de Cohesión-Feder 2007-2013.

El proyecto de línea ferroviaria de alta velocidad que unirá Madrid con Extremadura y Lis-

boa fue aprobado el año 2004 por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, para mejorar a su vez las relaciones con Portugal.

El comienzo de las obras, incluido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) se inició a finales de 2005 y se diseñó como un trazado de doble vía de alta velocidad en ancho de vía internacional (UIC) para el tráfico mixto de viajeros y mercancías.

El Gobierno luso garantiza que el recorrido completo, que une la capital española con Lisboa, estará terminado en el año 2013, por lo menos en lo que se refiere a los viajeros.

Por su parte, el consejero de Fomento en Extremadura, José Luis Quintana, afirmó recientemente que «esta vía de comunicación entre ambos países hará posible que todos los conductores inviertan menos tiempo en realizar el trayecto y viajen con más seguridad».

### Singularidades

En la construcción del subtramo entre Cáceres y Aldea del Cano, respecto al resto del corredor, destaca su paso bajo la autovía de la Plata (A-66), los viaductos sobre los ríos Salor y Ayuela (de 104 y 132 kilómetros, respectivamente) y un Puesto de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET) de 2.285 metros, situado en la localidad de Aldea del Cano.

La ejecución de este subtramo supone de manera complementaria la construcción de la variante ferroviaria de ancho convencional de dos kilómetros, entre Cáceres y Aljucén, longitud que incluye todas las instalaciones para la reposición de la línea ferroviaria y el mantenimiento del tráfico de la línea actual.



## Obras Públicas ha gastado ya el 80% de su presupuesto para tratar de aliviar la crisis

### Las solicitudes para construir viviendas de protección oficial se han duplicado y casi alcanzan las 3.000

F. CARRERAS MURCIA

Licitación de obra pública y construcción de viviendas de protección oficial para amortiguar la caída. La Consejería de Obras Públicas ha tratado de aliviar la crisis en la Región con esa fórmula, y cuando aún queda medio año largo para cerrar el ejercicio, ha comprometido ya más del 80% de su presupuesto. El consejero, José Ballesta, realizó ayer un balance de su primer año de gestión, durante el que ha tratado de acelerar todo lo posible las licitaciones de obras públicas. Hasta la fecha, ha comprometido ya 176,1 millones de euros de los 222 de que dispone, 50 millones más que el año pasado en el mismo periodo.

La vivienda de protección oficial, en la que muchos constructo-

res pretenden refugiarse en tiempos de recesión, también ha recibido un empujón en los últimos seis meses, durante los que la Consejería ha recibido 2.864 solicitudes de calificación como VPO, el doble que el año pasado. Además el nuevo decreto regional de vivienda que permite recalificar una urbanización de viviendas de renta libre en VPO ha permitido la reconversión de 200 pisos.

#### Advertencia

Pese al «decidido impulso a la obra pública y aceleración de las licitaciones dada la situación económica», el consejero Ballesta lanzó un mensaje claro: «No vale recurrir al Estado, y cuando hay beneficios los capitalizamos y si son pérdidas las socializamos». Sobre la crisis económica, el titular de Obras

Públicas lamentó que el Gobierno central haya estado «frivolizando con cuestiones semánticas y haya eludido su responsabilidad; ahora se ha encontrado de bruces con la realidad». También se refirió a los efectos que la suspensión de pagos de la promotora inmobiliaria Martinsa-Fadesa tendrá en la Región y que, a su juicio, no serán de mucha trascendencia. «Tenían proyectos de futuro que han quedado en el aire, ya que actualmente no había ninguno en ejecución, pero la reflexión que queda debe ser más amplia: debemos recordar que las leyes del mercado funcionan, y quienes no hayan medido sus fuerzas pueden ahora pagarlo». En su balance del primer año de gestión, el consejero repasó también las inversiones de su departamento en materia de transporte.



**BALANCE.** El director general de Vivienda, la directora gerente del consejero (de pie), la directora de Carreteras y el director de Urbanismo.



**Instituto de Vivienda, el**  
**/ JUAN LEAL**

**POLÍTICA > REUNIÓN DEL CONSEJO DE ALCALDES PARA ABORDAR LA SITUACIÓN ECONÓMICA ACTUAL Y LAS COMUNICACIONES**

## La comarca exige por unanimidad la revisión de la financiación local

Los alcaldes se comprometen a no subir los impuestos por encima del IPC y acentuar la inversión en programas sociales y de vivienda

Los 23 ayuntamientos del Vallès Occidental aprueban un documento histórico en el que proponen medidas para afrontar la crisis



Reunión del consejo de alcaldes del Vallès Occidental, en la sala de plenos del Consell Comarcal. NEBRIDI AROZTEGUI

Laura Mangas

Acuerdo histórico y unánime entorno a la financiación local el conseguido ayer por los 23 municipios de la comarca, reunidos en el consejo de alcaldes del Vallès Occidental.

Los representantes locales acordaron aprobar un documento, a petición de los alcaldes de Terrassa y Sabadell, que recoge las peticiones del mundo local a las administraciones autonómicas y estatales así como un listado de compromisos para "ayudar a la ciudadanía" a afrontar la actual situación de "desaceleración económica".

La unanimidad de la comarca se trasladó a la elaboración de las próximas cuentas municipales. Con el voluntad de "no ser inflacionistas", comentó el alcalde de Sabadell, Antonio Bustos, los municipios del Vallès Occidental se comprometen a no aumentar la presión fiscal (de los impuestos, tasas y precios públicos) por encima del IPC interanual en el momento de aprobación de las ordenanzas fiscales para el próximo año 2009, que suele producirse en los meses de otoño.

Además, a pesar de reconocer que "las inversiones se tendrán que moderar", las corporaciones locales

acuerdan mantener la inversión pública de carácter social (la relacionada con los servicios de atención al ciudadano) y en el ámbito de la vivienda protegida. Para alcanzar este objetivo se comprometen a mejorar la "eficacia, transparencia y austeridad" en la gestión de los recursos públicos.

**MEJORA** La comarca exige al Gobierno Central una mejora de la financiación local, que debe realizarse este mismo 2008 junto al proceso de revisión de la financiación autonómica. El alcalde de Sabadell, Manuel Bustos, fue tajante al afirmar que "no es razonable ni justo que las comunidades autónomas vayan ya por la quinta revisión de la financiación en democracia y que los ayuntamientos aún no hayamos iniciado la primera".

El documento expresa la convicción de que "es totalmente necesario y urgente que el Estado y las autonomías reconozcan el papel fundamental de las corporaciones locales en la prestación de los servicios", por lo que consideran justo "determinar con claridad" los recursos económicos en función de las competencias que "realmente" ejercen cada una de las administraciones. Los ayuntamientos calculan que en estos momentos el 30

por ciento del gasto municipal recae en la prestación de servicios sobre los que no tienen competencia directa ni recursos para pagarlos.

En el ámbito de las reivindicaciones, el consejo de alcaldes también acordó solicitar una moratoria "transitoria y temporal" y una posible revisión de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria para que los ayuntamientos puedan incrementar su nivel de endeudamiento. Consideran que esta medida puede ayudar a aumentar la inversión pública para compensar, en parte, la caída de la inversión privada.

En la reunión de ayer volvió a aparecer un tema recurrente que se ha planteado en otras ocasiones para mejorar la capacidad financiera de los ayuntamientos. Se trata de una petición al Estado para que devuelva, en forma de subvención, el IVA que los ayuntamientos pagan al realizar sus inversiones. Al tratarse de "consumidores finales", los municipios no tienen derecho a repercutir el IVA sobre nadie. Bustos explicó que la propuesta contempla la creación de "un fondo de retorno del IVA" que pudiese estar condicionado a la obligación de las administraciones locales a destinar esa aportación a nuevas inversiones.

## Primer plan estratégico de infraestructuras

Una de las demandas consiste en mejorar la conexión de la Ronda del Vallès a la altura de Les Aymerigues

La reunión del consejo de alcaldes del Vallès Occidental fue también fructífera en el ámbito de las infraestructuras. Los alcaldes aprobaron por mayoría el "Informe sobre las infraestructuras y su planificación en la comarca", un plan estratégico que contiene las reivindicaciones del territorio.

El informe, en el que se ha trabajado desde octubre del año pasado, no ha conseguido la unanimidad dado que no todas las fuerzas políticas que gobiernan en la comarca coinciden en la planificación territorial. Sin embargo, tanto el presidente del Consell Comarcal, Antoni Rebolleda, como el alcalde de Sabadell, Manuel Bus-

tos, y el teniente de alcalde de Terrassa, Alfredo Vega (en nombre del alcalde, Pere Navarro) quisieron destacar el amplio "consenso" con el que ha sido aprobado y puntualizar que el texto recoge también las "discrepancias" en un acto de "normalidad democrática" y "respeto a las sensibilidades".

**PETICIONES** El documento será trasladado a la Generalitat, patronales, cámaras de comercio o sindicatos, entre otros, para que se tenga en cuenta en los distintos instrumentos de planificación como el anteproyecto del plan territorial metropolitano. Entre las demandas, una estación del AVF en la comarca; la mejora de la conexión de la Ronda del Vallès (IV Cinturó) en los municipios por donde transcurre, entre ellos, a la altura de Les Aymerigues, en Terrassa; o la creación de una nueva conexión ferroviaria entre el Vallès y Barcelona a través del túnel de Horta.

## AUTOVÍA LEÓN-BURGOS

# La instalación de barreras de seguridad se extenderá a 54 km en Palencia

DP / PALENCIA

La Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Fomento, ha aprobado la instalación de barreras de seguridad en las medianas y de sistemas de protección para los motoristas en la Autovía León-Burgos, con una inversión de 3,4 millones de euros. Las obras en la Autovía del Camino de Santiago afectarán a nueve municipios palentinos en un tramo de 54 kilómetros.

Las actuaciones, según publica el Boletín Oficial de Castilla y León, tendrán lugar a través de dos contratos diferentes, uno de los cuales afecta en su totalidad a la provincia de Palencia, en el tramo de la A-231 que discurre por Carrión de los Condes. Este primer contrato, para el que la Consejería de Fomento ha sido destinado más de 1,6 millones de euros, ha sido otorgado a la empresa *Señalizaciones Villar, S.A.* El segundo tramo de las obras, adjudicado a la empresa *Dragados,*

*S.A.* contará con un presupuesto de más de 1,7 millones de euros. En los municipios palentinos de Carrión de los Condes, San Mamés de Campos, Osorno, Moratinos, Lagartos, LEdigos, Cervatos de Cueva, Villarrabe y Bustillo del Páramo de Carrión se irán desarrollando las instalaciones de barreras metálicas dobles sobre postes tubulares, para separar los carriles en ambos sentidos, y los sistemas de protección para motoristas.

Las barreras de seguridad de separación de medianas serán desmontables para que permitan desviar el tráfico cuando sea necesario. La A-231 es en la actualidad una de las principales carreteras de la Red Regional. Con la colocación de barreras de seguridad en la mediana en toda la autovía León-Burgos se pretende evitar los accidentes provocados por la invasión del carril contrario, que generalmente siempre son mortales.



Imagen de archivo de la A-231 (Burgos-León).



## Un agujero negro a cada extremo de la región

Oviedo, A. ÁLVAREZ

Otur-Villapedre, el único tramo de la parte occidental de la Autovía del Cantábrico que aún está sin licitar, va camino de convertirse en un nuevo Unquera-Llanes. La tramitación del único tramo que aún no está operativo en la traza oriental ocupó la friolera de dieciocho años, por culpa del estudio de alternativas. La decisión del Ministerio de Fomento de traspasar las competencias de Otur-Villapedre a la Sociedad Estatal de Infraestructuras y Transportes (Seitt) retrasará la finalización de las obras hasta bien entrado el año 2012, tal como reconoció Álvarez Areces ayer.

Se hace inevitable, por tanto, establecer un paralelismo entre ambas actuaciones. En el caso de Otur-Villapedre, una sentencia de la Audiencia Nacional dio la razón a la cooperativa La Oturense en 2005. El fallo consideraba que el trazado elegido se apartaba de la propuesta realizada en el estudio de impacto ambiental y valoraba la existencia de «falta de razonamientos suficientes que justificaran la opción elegida».



## La inversión en obra pública en Andalucía sólo aumenta un 12%

Las administraciones públicas invirtieron 4.640 millones de euros en infraestructuras civiles en Andalucía durante 2007. Esta cifra supone un incremento de sólo el 12% con respecto a 2006. A este dato hay que sumarle el descenso de adjudicaciones a empresas andaluzas que el año pasado fue de un escaso 39% –en 2006, fueron adjudicatarias de un 44%, una caída del 5%–. Estos datos se extraen del informe anual presentado en rueda de prensa por el Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción, Consultoría y Obra Pública (Ceacop) correspondiente al año 2007 y revelan, según el vicepresidente de la asociación,

Enrique Figueroa, “la situación tan grave que está atravesando el sector”.

Según Ceacop, el Gobierno central ha invertido un total de 2.233 millones de euros en 2007, un incremento del 39% con relación a 2006. Ha aumentado, por tanto, la inversión en 507 millones de euros de un año a otro, pero de ese incremento nada más que 41 millones de euros ha sido para empresas andaluzas. Las cifras del informe con respecto a la Administración regional ofrecen unos datos paralelos a los del Gobierno central. Ha aumentado la inversión, pero sólo un 15% con respecto a 2006, llegando a 1.706 millones de euros.