



TECNIBERIA

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESAS
DE INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y
SERVICIOS TECNOLÓGICOS

Resumen de prensa Regional

05 de abril 2011

Revista de Prensa: Índice

MEDIO	FECHA	TITULAR	PÁG
05/04/2011			
HERALDO DE ARAGÓN	05/04/11	Arturo Aliaga pide que se ejecute la línea de alta tensión al menos hasta Monzón	3
EL NORTE DE CASTILLA	05/04/11	La DGA quiere que el acceso al hospital tenga 2 carriles pero pueda ampliarse a 4	4
LA NUEVA ESPAÑA	05/04/11	La variante de Pajares suma ya un sobrecoste de 1.148 millones respecto a lo previsto en 2004	5 y 6
LA NUEVA ESPAÑA	05/04/11	Fernández defiende un modelo energético mixto que incluya las centrales nucleares	7
EL NORTE DE CASTILLA	05/04/11	Cinco grandes centrales hidroeléctricas y 3.887 megawattios de potencia	8
EL NORTE DE CASTILLA	05/04/11	Sócrates defiende el AVE Madrid-Lisboa pese a la crisis	9 y 10
EL DIARIO MONTAÑES	05/04/11	Revilla amenaza con ir a los tribunales si se incumple el acuerdo sobre el AVE	11 y 12
EL DIARIO MONTAÑES	05/04/11	Laredo oferta plazas para participar en la Semana de la Energía Sostenible	13
EL DIARIO MONTAÑES	05/04/11	Gamesa lanza su nuevo modelo de aerogenerador para vientos bajos	14
EL DIA CASTILLA-LA MANCHA	05/04/11	Malestar vecinal por la vía de servicio de la A-3	15
EL DIA CASTILLA-LA MANCHA	05/04/11	El sector eólico no se quedará de brazos cruzados ante el Canon	16
EL PERIÓDICO CATALUÑA	05/04/11	Los vecinos esperan que metro y AVE no cambien La Sagrera	17 y 18
LA VOZ DE GALICIA	05/04/11	Fomento licita suministros para el AVE entre Santiago y Ourense	19

Arturo Aliaga pide que se ejecute la línea de alta tensión al menos hasta Monzón

El consejero de Industria del Gobierno de Aragón y candidato del PAR a las Cortes de Aragón por Huesca, Arturo Aliaga, defendió ayer en un encuentro con empresarios del Cinca Medio la necesidad de que a la línea de alta tensión Peñalba-Monzón-Isona sea una realidad para garantizar el desarrollo de la zona.

Aliaga afirmó que la línea «es indispensable porque estará conectada a la red nacional» y señaló que el anteproyecto va a salir inmediatamente a información pública y que el siguiente paso será la redacción del proyecto definitivo, que deberá incluir la declaración de impacto ambiental.

El consejero de Industria aseguró que dada la existencia de las torres «al menos hasta Monzón se trata de una línea necesaria que asegurará que no haya problemas de servicio en Monzón y comarcas como La Litera en los próximos años». Más al norte, el consejero se mostró partidario de que se mantengan todas las conversaciones necesarias para continuar el proyecto.

Por otro lado, Aliaga apostó por explotar el sector turístico de la comarca, con su castillo y el belén, declarado de Interés Turístico Regional; crear un plan de dinamización turística, más aparcamientos y una gerencia para dinamizar el sector comercial.

La DGA quiere que el acceso al hospital tenga 2 carriles pero pueda ampliarse a 4

La DGA quiere que el acceso al futuro hospital del Planizar se realice a través de una vía de dos carriles, según afirmó ayer el consejero de Ciencia, Tecnología y Universidad, Javier Velasco, que reiteró que el Gobierno aragonés se encargará de toda la financiación. Velasco se mostró partidario de que el proyecto de los enlaces para el centro hospitalario, que servirá además para unir la Vía Perimetral con la A-23, contemple expropiaciones, desmontes y grandes infraestructuras para una posible ampliación de a cuatro carriles.

Javier Velasco señaló que, con un acceso de dos carriles, es suficiente, de momento, para el hospital del Planizar. El coste rondará los 4,9 millones de euros, frente a los 7,3 que costaría un vial de cuatro carriles de las características de la Vía Perimetral. El consejero no concretó cómo se financiaría la obra pero aseguró que la DGA «tiene la obligación» de asumir su coste.

Ante los reparos municipales para encargar el proyecto de los accesos sin tener atada al 100% la financiación, Velasco planteó la posibilidad de que el Consistorio renuncie el millón de euros que tiene concedidos con cargo al Fondo de Inversiones de 2010 y 2011 para que la Consejería de Obras Públicas destine ese dinero a contratar la redacción del proyecto e iniciar su ejecución. Señaló que con el dinero disponible es «suficiente» para proyectar la obra y licitarla. A su juicio, es totalmente innecesario firmar un convenio de financiación para garantizar el pago de la totalidad de la obra, como plantea el Ayuntamiento.

Para Velasco, la polémica entre el Ayuntamiento y la DGA sobre la financiación de los accesos al hospital, una obra presupuestada en 96 millones de euros, es «ficticia» porque gira en torno a un porcentaje de inversión mínimo respecto al proyecto hospitalario.

El alcalde, Manuel Blasco, dio por bueno el compromiso de Javier Velasco sobre la financiación de las comunicaciones del hospital, pero echó de menos una comunicación por escrito en el mismo sentido para el Ayuntamiento. Blasco señaló que el Consistorio tiene previsto aceptar la subvención de un millón de euros del Fondo de Inversiones para los accesos al Planizar y encargará a continuación la redacción del correspondiente proyecto.

La Nueva España

LA NUEVA ESPAÑA

05/04/11

La variante de Pajares suma ya un sobrecoste de 1.148 millones respecto a lo previsto en 2004

La complejidad técnica de los trabajos, los cambios introducidos en el proyecto original y las numerosas complicaciones técnicas sobrevenidas en una obra que ya arrancó hace más de cinco años explican en buena medida que la variante ferroviaria de Pajares vaya a costar, como mínimo, 1.148 millones de euros más de lo previsto en febrero de 2004, cuando los entonces ministros asturianos Francisco Álvarez-Cascos y Rodrigo Rato colocaron la primera dovela de la conexión de Alta Velocidad entre Asturias y la Meseta. Si en aquel entonces, la nota oficial del Gobierno informaba de que la inversión total en la Variante iba a ser de 1.858,39 millones de euros, Fomento reconoce ahora, en sus últimas comunicaciones, que el gasto total «estimado» en el trazado entre Pola de Lena y La Robla llega hasta los 3.006 millones de euros.

La redefinición de tramos que llevó a cabo la ministra socialista Magdalena Álvarez en 2005, así como las primeras dificultades aparecidas en los emboquilles de la vertiente asturiana, ya originaron un primer desfase presupuestario. Entonces, el mayor incremento obedeció a la nueva licitación de los tramos de conexión entre los grandes pasos de la Cordillera, de 25 kilómetros cada uno de ellos. El proyecto aprobado con Álvarez-Cascos al frente de Fomento abordaba este itinerario en dos lotes, concretamente túneles de Pajares-Sotiello y Sotiello-Pola de Lena, con un presupuesto global para ambos de 360 millones de euros. Su sucesora, Magdalena Álvarez, decidió reemprender el proceso poco después de acceder al cargo, para separar proyecto y obra, dividiendo el tramo en tres lotes: túneles de Pajares-Sotiello, Sotiello-Campomanes y Campomanes-Pola de Lena, con un coste estimado en 418 millones de euros, lo que suponía un incremento de 58 millones de euros. Por aquel entonces, el coste global de la actuación, considerada la obra ferroviaria más complicada de cuantas se han ejecutado hasta la fecha en España, se situaba ya en el entorno de los 2.000 millones. Las empresas adjudicatarias de las obras tuvieron que hacer frente a numerosas complicaciones, sobre todo en la excavación de los grandes túneles bajo la Cordillera, que arrancó en julio de 2005 desde la localidad leonesa de Pola de Gordón, en presencia del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero. Los problemas con el agua fueron constantes y en algunos tramos las condiciones del terreno fueron mucho peores de lo esperado, lo que, incluso, derivó en averías en las tuneladoras que tomaron parte en la apertura de los túneles. Todo ello obligó a realizar varias inversiones adicionales, de forma que, en julio de 2009, cuando José Blanco, sucesor de Magdalena Álvarez en Fomento, presidió el acto oficial de calado del último tubo entre Asturias y León, el Ministerio emitió una nota en la que informaba de que el coste total del proyecto iba a ser de casi 2.400 millones de euros; más concretamente, de 2.391. El desfase económico en cuatro años sumaba ya 533 millones de euros.

Ya con los túneles excavados, pero sin la instalación de las vías y de las catenarias, los últimos comunicados de Fomento sobre la Variante elevan la inversión total prevista a 3.006 millones de euros, lo que completa esos 1.148 millones de desfase en una obra cuya conclusión no está prevista hasta finales del año que viene o mediados de 2013,

por lo que no son descartables nuevos sobrecostos. Los últimos problemas en los trabajos han sido ocasionados por las continuas filtraciones de agua al interior de los túneles. Esta circunstancia ha obligado al Gobierno a destinar al proyecto una inversión adicional de 247 millones de euros para evitar, entre otras cosas, que se produzcan derrumbes en el túnel de Teso, ubicado en el tramo que va de la Cordillera a Pola de Lena.

Las obras de la Variante entre los años 2007 y 2013 se benefician de financiación comunitaria a través del fondo de cohesión Feder para la ejecución de la de plataforma de los subtramos La Robla-Túneles de Pajares y Túneles de Pajares-Pola de Lena, así como para el suministro y montaje de vía e instalaciones, con una ayuda que se estima en 388,9 millones de euros. Además, Europa también va a cofinanciar las obras adicionales y de mejora en los túneles centrales bajo la cordillera Cantábrica.

El presupuesto de 3.006 millones confirma que la Variante es la obra de infraestructura ferroviaria más cara de cuantas se han ejecutado hasta la fecha en España. Cada kilómetro de los 50 que componen el trazado entre Pola de Lena y La Robla, en el que se cuentan varios túneles bitubo, va a salir por más de 60 millones de euros. Una desviación mayor que la que registró el MuselLa desviación económica en la Variante alcanza un 61 por ciento sobre la previsión inicial y supera a la de la ampliación de El Musel, que sumó 251 millones de sobrecoste y supuso un gasto superior en un 40 por ciento al presupuestado.

El desfase en Pajares se suma a los que se registran en otras grandes obras asturianas. Dejando a un lado el puerto gijonés, el nuevo Hospital Central Universitario de Asturias (HUCA) presenta un desvío de 90,5 millones de euros, la «Y» de Bimenes de 45 millones, el tramo Muros de Nalón-Las Dueñas de la Autovía del Cantábrico de 20,4, y el de Navia a Tapia, de 10,3 millones. Además, los graves problemas geotécnicos que mantienen parado el tramo de Unquera a Pendueles también supondrán un importante incremento sobre el presupuesto inicial. De momento, en la autovía de Grado a La Espina están confirmados desfases de 10,8 en el lote Grado-Doriga, de seis millones en el Doriga-Cornellana y de 11,8 en Salas-La Espina. Los problemas y modificados en el enlace entre la Autovía Minera (AS-1) y la de Oviedo-Villaviciosa (A-64) a la altura de Mudarri, en Siero, supondrán, al menos, 7,5 millones más.

El Ministerio de Fomento aprobó el pasado diciembre un plan de eficiencia, con el que, entre otras cosas, espera obtener un ahorro de hasta 4.700 millones de euros en sobrecostos de obras públicas. Con esta cantidad, el departamento que dirige José Blanco sostiene que se van a poder ejecutar 275 nuevos kilómetros de ferrocarril y otros 235 kilómetros de autovías por todo el país. El programa obliga a ajustar el presupuesto al estudio informativo.

El plan también delimita con exactitud los márgenes máximos del coste de las obras de infraestructuras a construir en España en los próximos años. Se trata de unos precios que varían en función de los condicionantes orográficos y de los riesgos geológicos del terreno. En concreto, y para la Alta Velocidad, el Ministerio ha aprobado un máximo de 16 millones por kilómetro para tramos con orografía accidentada, pero sin túneles bitubo.

Fernández defiende un modelo energético mixto que incluya las centrales nucleares

El candidato del PSOE a la Presidencia del Principado, Javier Fernández, ha dejado entrever cuál sería el modelo energético que España debería seguir para garantizar un suministro tanto económico y medioambientalmente sostenible. Un plan que, en palabras de Fernández, debería incluir «todo tipo de fuentes de energía». La nuclear, también.

Durante su visita a la planta de Rioglass Solar en el polígono lenense de Villallana, el secretario general de la Federación Socialista Asturiana (FSA) afirmó que «el mix energético español debe incorporar todo tipo de fuentes energéticas; ésa es la manera de que, además, sea sostenible económicamente». En relación al carbón, Fernández afirmó que tendría que ir asociado a «las nuevas tecnologías de captación y secuestro» del dióxido de carbono.

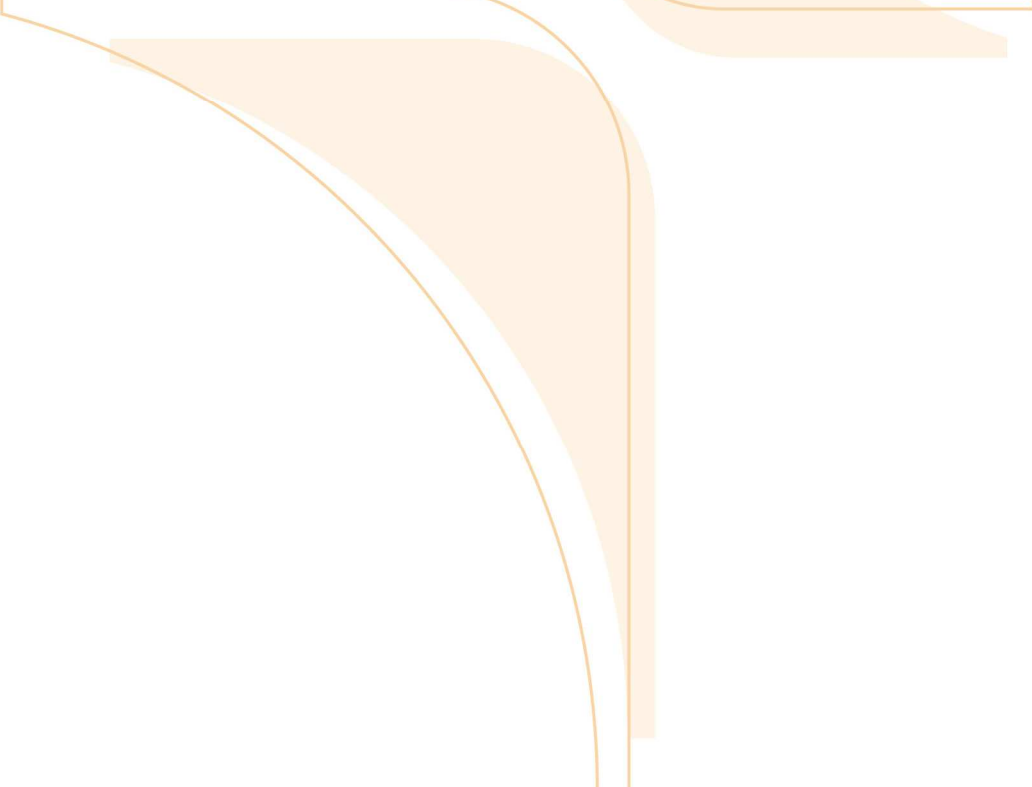
En el mix energético que España debería incorporar Javier Fernández señaló también el gas y las energías renovables -como la eólica o la «termosolar, que está en evolución»- y el «funcionamiento en base a la energía nuclear». En el repaso al actual modelo energético español, Fernández apuntó que la próxima central nuclear que cumplirá su ciclo de vida es la de Almaraz I, en Cáceres, en el año 2021. «De ese conjunto es de donde tiene que salir un mix seguro y sostenible que proporcione energía a unos precios razonables para las sociedades española y asturiana», finalizó. El debate sobre el mantenimiento de las centrales nucleares en el sistema energético no sólo español, sino europeo, volvió a la actualidad tras el desastre de la central de Fukushima, en Japón. El accidente, que mantiene en vilo a la opinión pública internacional ante la posibilidad de que se produzca un desastre nuclear a gran escala, ha afectado a la opinión de los políticos españoles sobre este tipo de energía. Entre ellas, la del presidente del PP, Mariano Rajoy, que tras defender la pervivencia de las nucleares españolas ha pasado a afirmar que estará «a lo que digan los técnicos» en lo que respecta al cierre de la central nuclear de Garoña, aunque, como subrayó, «el Consejo de Seguridad Nuclear dijo que podía seguir diez años». Para definir el mix energético al que ayer se refirió Fernández, Rajoy afirmó que, a nivel nacional, «es bueno que en estos temas haya acuerdo entre los grandes partidos». Para que la producción nuclear llegue a ocupar un lugar más importante en el sector energético español Rajoy se mostró a favor de que «se incrementen al máximo las medidas de seguridad y que se hagan los estudios que procedan». Rajoy explicó, además, que le parece «razonable» y «sensata» la decisión tomada en Europa para incrementar esas medidas y llevar a cabo los análisis oportunos por parte de los técnicos.

Cinco grandes centrales hidroeléctricas y 3.887 megawatios de potencia

Castilla y León es una de las grandes productoras de energía hidráulica del país y en esta tarea el río Duero es el principal activo. De hecho, durante todo su recorrido por la comunidad se cuentan cinco grandes centrales hidroeléctricas (Castro, Ricobayo, Villalcampo, Aldeadávila, Saucelle y Villarino) que producen 3.887 megawatios de potencia, según los datos de Red Eléctrica Española.

Además, según las cifras recogidas en su página web, el potencial de este tipo de energía va creciendo continuamente y de hecho es, junto con la energía nuclear, las únicas energías del régimen ordinario que han crecido en producción durante el año pasado. Los últimos datos hablan de un incremento del 59% en el caso de la energía hidroeléctrica, y un 17,4% en la nuclear.

Por potencia instalada, Castilla y León es la región española líder, por delante de Galicia. El total es de 3.979 Mw que se producen en las cinco presas del Duero y lo que produce la central de Cornatel, en León, aunque esta no está en la misma cuenca.



Sócrates defiende el AVE Madrid-Lisboa pese a la crisis

El primer ministro en funciones de Portugal, el socialista José Sócrates, ha vuelto a defender el proyecto ferroviario para unir Madrid y Lisboa mediante trenes de alta velocidad pese a las dificultades económicas que atraviesa el país.

En una entrevista concedida a la televisión pública lusa, Sócrates se ha distanciado de las posturas del Partido Social Demócrata (PSD, de orientación conservadora y principal grupo de la oposición) con vistas a las elecciones del próximo 5 de junio, y que apuesta por la cancelación del AVE entre las dos capitales.

El primer ministro portugués -que presentó su dimisión el pasado 23 de marzo- ha subrayado que uno de los tramos de los que consta el proyecto, el que discurre entre Poceirao y Caia (Badajoz), "ya fue adjudicado y tiene la financiación garantizada a un interés muy bajo" gracias a que el acuerdo con los bancos se produjo con anterioridad al recrudecimiento de la crisis económica. "¿Por qué tendríamos que desistir de esta obra? Sería una irresponsabilidad. Desarrollar nuevos proyectos debe estudiarse de nuevo, pero los que ya cuentan con financiación tienen que continuar", ha manifestado, recordando a continuación la importancia de esta infraestructura en términos de empleo y comunicaciones. El proyecto del tramo entre Poceirao y Caia se encuentra ahora en manos del Tribunal de Cuentas luso, que debe analizar su viabilidad.

El dirigente socialista no ha mencionado, sin embargo, cuáles serían sus planes en caso de volver a vencer en las legislativas respecto al tramo que conecta Lisboa y Poceirao, concurso que fue anulado en septiembre y del que todavía se desconoce si volverá a ser convocado.

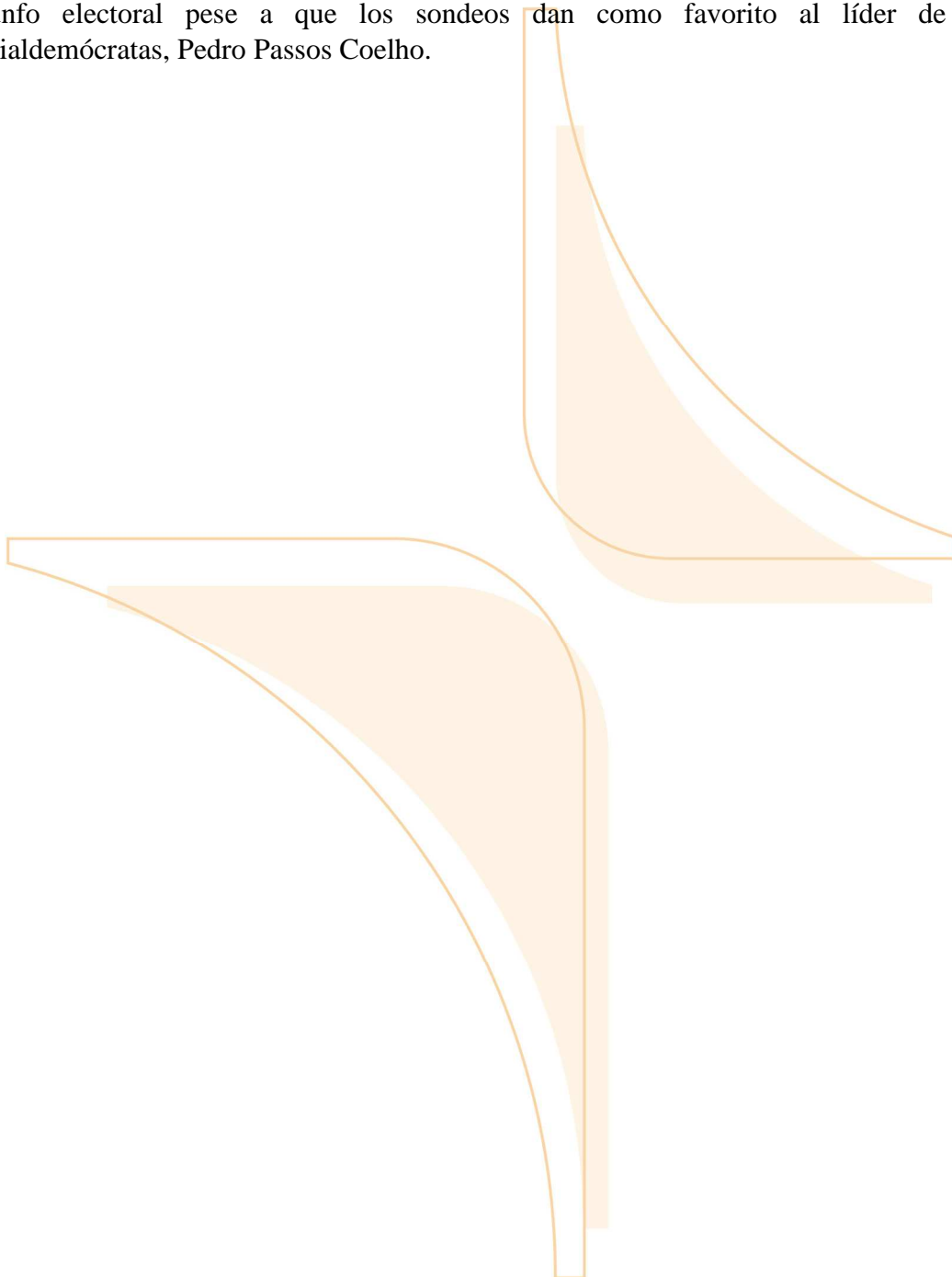
Reitera su rechazo al rescate

Durante la entrevista, Sócrates -que se ha mostrado visiblemente contrariado en algunos momentos de la misma por el contenido y el tono de las preguntas- ha reiterado su rechazo a la petición de un rescate financiero para Portugal, y ha asegurado que seguirá luchando para evitarlo y no seguir el mismo camino que Grecia o Irlanda. Esta necesidad de recurrir a la ayuda externa sería, en su opinión, "negativa para Portugal, pero también para Europa", ya que perjudicaría a la moneda única. "La estrategia europea fue puesta en entredicho porque quedó un cabo suelto, y ese cabo suelto fue Portugal", ha lamentado.

También ha acusado al principal partido de la oposición, el Social Demócrata (PSD, de centro-derecha), de originar una crisis política con su decisión de rechazar el último plan de austeridad ideado por el Ejecutivo, lo que derivó en su dimisión y en la convocatoria de elecciones anticipadas. Desde entonces la presión de los mercados sobre el país se ha agravado hasta niveles difícilmente sostenibles -su deuda a diez años ya supera el 8,5% de interés-, las agencias de calificación de riesgos han rebajado sus calificaciones sobre Portugal y el acceso a liquidez se ha complicado todavía más.

Sócrates, recientemente reelegido secretario general del Partido Socialista luso y candidato a las próximas elecciones por este mismo grupo, considera que al país le hace falta ahora un Gobierno con mayoría suficiente para ejercer su labor. Esta situación contrastaría con la actual, ya que desde su victoria en los comicios de 2009, los socialistas gobiernan con minoría en el Parlamento, lo que ha dificultado la aprobación de leyes y programas.

"El PSD creyó que éste era el momento. Pero tal vez se equivoque", ha apuntado Sócrates, quien también se ha mostrado convencido de tener opciones de reeditar el triunfo electoral pese a que los sondeos dan como favorito al líder de los socialdemócratas, Pedro Passos Coelho.



Revilla amenaza con ir a los tribunales si se incumple el acuerdo sobre el AVE

El presidente del Gobierno de Cantabria y secretario general del PRC, Miguel Ángel Revilla, amenazó ayer con acudir a los tribunales si se incumple el acuerdo firmado con el Gobierno de la nación para la llegada del tren de alta velocidad (AVE) a la región. Revilla lanzó este aviso en una entrevista concedida a Onda Cero al ser cuestionado por la tramitación del proyecto, pendiente aún de que el Ministerio de Fomento publique la licitación. De momento, sólo ha remitido al Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) el anuncio de información previo.

Revilla insistió en que dicho trámite es un paso «obligado» para las obras que se van a financiar por el sistema público-privado y que es previo, además, a la licitación en sí.

Este trámite, según el presidente regional, va a provocar un «desfase de días» en el tren de alta velocidad, pero se reafirmó en que llegará a la comunidad «en el entorno de 2015», lo que podría ser, por ejemplo, en el primer trimestre de 2016. «Que nadie dude -ya no lo digo porque yo voy a estar de presidente- de que el AVE llega a Cantabria en el entorno de 2015», aseveró Revilla, para asegurar que «no hay quien eche atrás» este proyecto. «Lo que está firmado, hay que cumplirlo», sentenció. Es un proyecto «irreversible» toda vez que su llegada está firmada por los gobiernos de España y la Comunidad y cuenta, además, con la aprobación de la intervención general del Estado y de Cantabria.

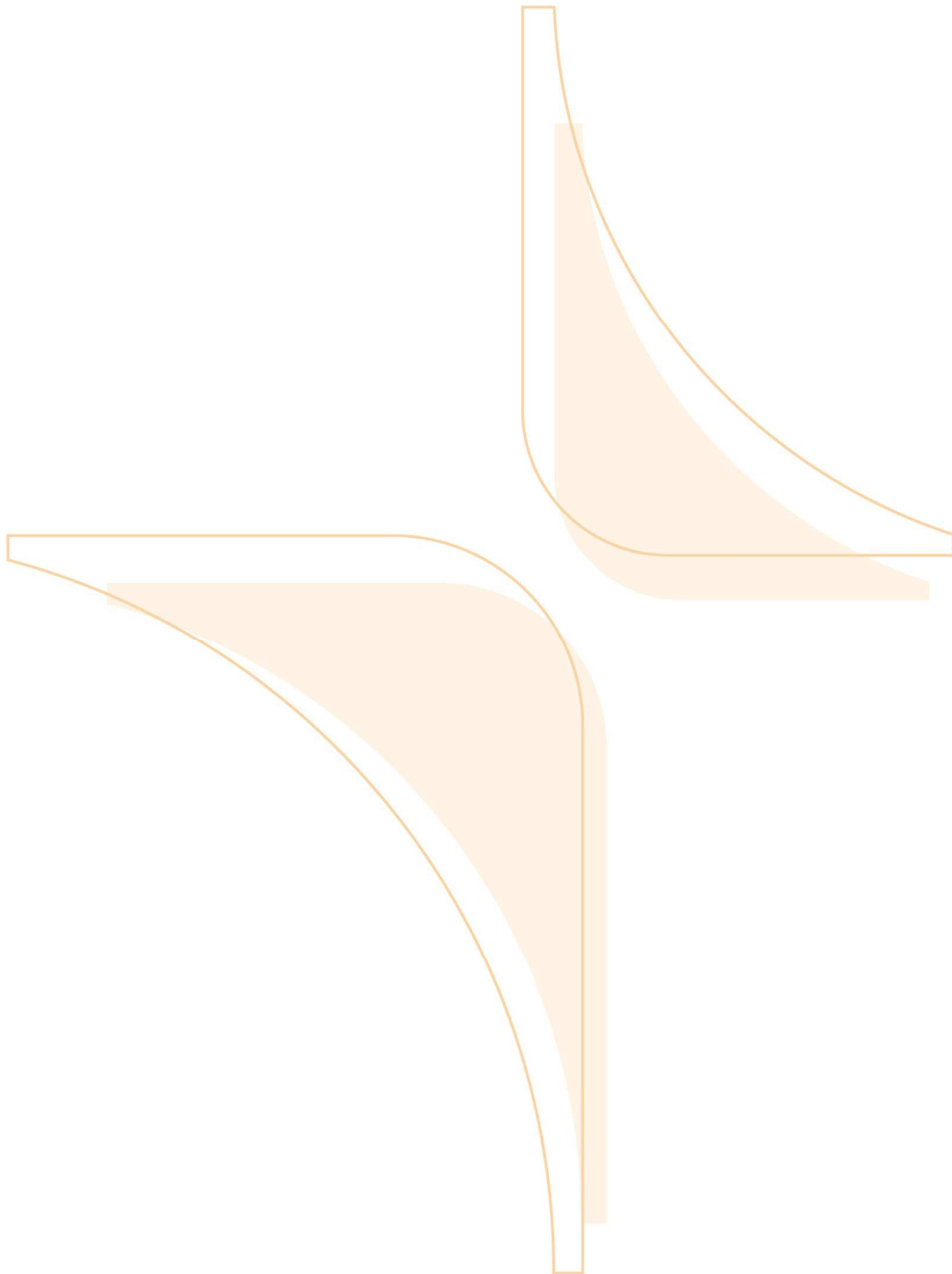
Lista de continuidad

El presidente cántabro anunció también que «en cinco o seis días» presentará la lista con la que concurrirá a las elecciones autonómicas de mayo, candidatura que tiene «pocas novedades» y ninguna «sorpresa». Tras reiterar que su partido «va a subir mucho» y que no va a haber mayoría absoluta en las elecciones al Parlamento, el líder de los regionalistas indicó que no cierra la puerta a ningún pacto ya que «nunca» lo ha hecho, y que éste dependerá de los «resultados».

No obstante, Revilla se refirió al «inconveniente» que pueden suponer las relaciones personales, que son «muy importantes», y recordó la «crispación» del PP regional contra él, que ha tachado de «increíble». En este sentido, señaló que durante la precampaña y la campaña electoral van a venir a Cantabria los «fenómenos mediáticos» de cada partido, y «les van a dar en una hoja lo que hay que decir».

Se refirió así a la presencia de la portavoz del PP en el Congreso, Soraya Saénz de Santamaría, el pasado fin de semana en Santander, e indicó que le pareció «increíble» que diga que él tiene que dimitir porque es un «subcontratado» del secretario general del PSOE y presidente español, José Luis Rodríguez Zapatero. A Revilla le parece «una osadía» y «poco serio» que le diga que dimita ahora, «cuando ya tengo los carteles puestos». Además, recordó que con anterioridad al PSOE, el PRC pactó otras dos legislaturas con el PP.

Ello se debe a que el regionalista es un partido «absolutamente autónomo» que ha demostrado una «independencia» respecto a «los dos grandes», en palabras de Revilla. «El PRC no está subordinado absolutamente a nadie, únicamente a los intereses de esta región», sentenció Revilla, partidario de intentar tras las elecciones pactos «sólidos» y «en beneficio» de Cantabria .

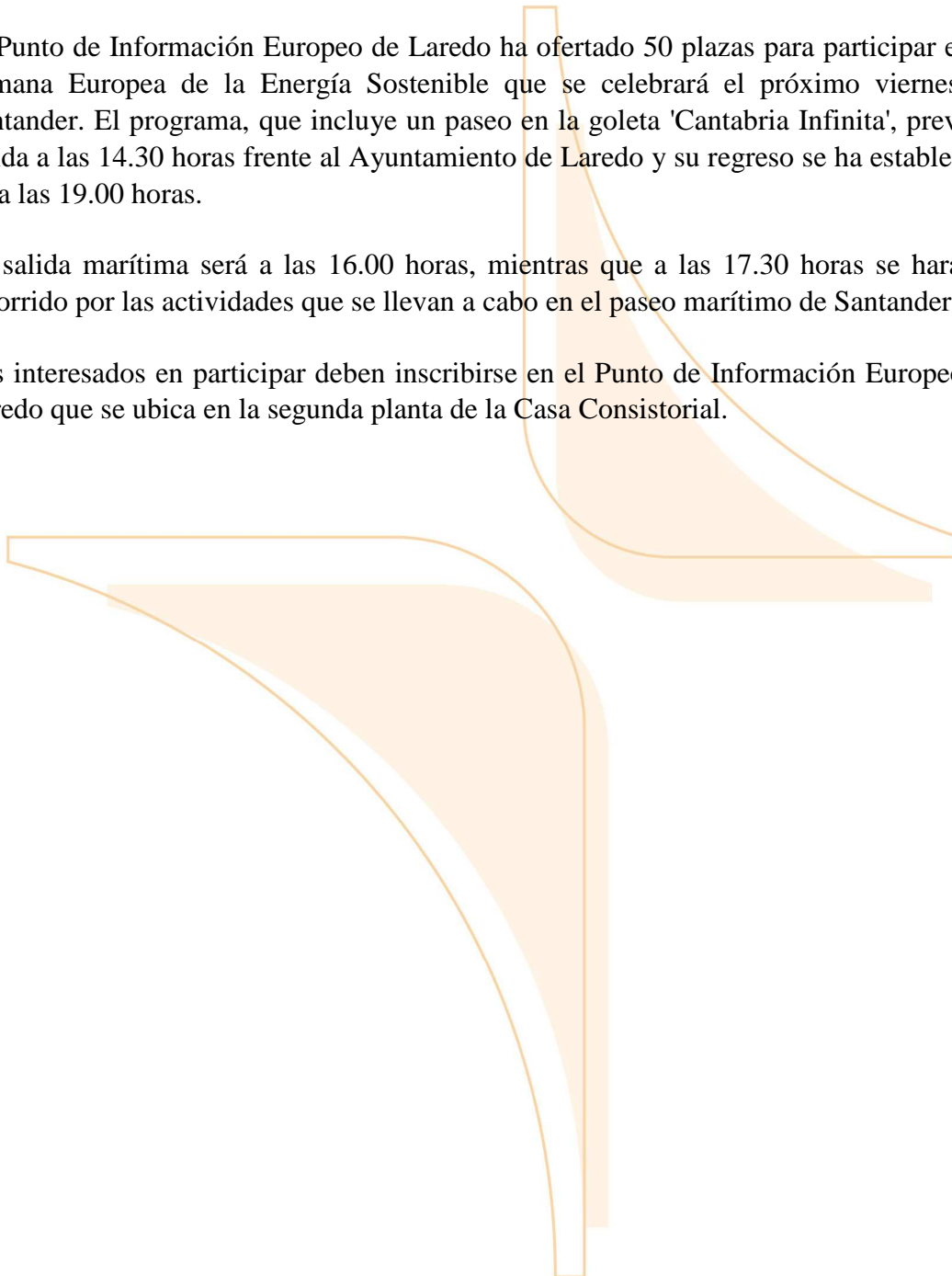


Laredo oferta plazas para participar en la Semana de la Energía Sostenible

El Punto de Información Europeo de Laredo ha ofertado 50 plazas para participar en la Semana Europea de la Energía Sostenible que se celebrará el próximo viernes en Santander. El programa, que incluye un paseo en la goleta 'Cantabria Infinita', prevé la salida a las 14.30 horas frente al Ayuntamiento de Laredo y su regreso se ha establecido para las 19.00 horas.

La salida marítima será a las 16.00 horas, mientras que a las 17.30 horas se hará un recorrido por las actividades que se llevan a cabo en el paseo marítimo de Santander.

Los interesados en participar deben inscribirse en el Punto de Información Europeo de Laredo que se ubica en la segunda planta de la Casa Consistorial.



Gamesa lanza su nuevo modelo de aerogenerador para vientos bajos

Gamesa, líder tecnológico global en el mercado eólico, presentó ayer en la feria Energy 2011 de Hannover su nuevo aerogenerador G136-4,5 MW Clase III, diseñado especialmente para emplazamientos con vientos bajos. La nueva turbina comparte los criterios de diseño de modelos como el G128-4,5 MW Clase IIA, entre ellos el de un mínimo coste de energía y un diseño modular consistente en una pala segmentada única en el mercado de 66,5 metros que facilita el transporte y el montaje.

«La G136-4,5 MW está ya disponible comercialmente para su instalación en 2012 y se beneficia además del exhaustivo programa de validación y pruebas de la plataforma G10X-4,5 MW», aseguró el director general comercial y de proyectos de Gamesa, Javier Perea.

El aparato dispone de un rotor de 136 metros de diámetro y de una torre híbrida de 120 metros, así como de todas las tecnologías innovadoras desarrolladas por Gamesa para la plataforma G10X-4,5 MW.

Gamesa dispone de factoría en la localidad cántabra de Reinosa, en la que se fabrican todos los componentes eléctricos de los aerogeneradores, incluidos los del nuevo modelo ahora presentado.

Por otro lado, Gamesa ha decidido abrir una nueva oficina en Hamburgo con el objetivo de avanzar en su estrategia 'offshore' y dar respuesta a uno de los principales mercados eólico marinos.

La oficina acogerá equipos multidisciplinares, entre ellos de comercial y técnicos, y estará operativa durante el segundo trimestre del año. Gamesa ha seleccionado a Reino Unido como centro mundial de su negocio eólico marino.

La compañía presidida por Jorge Calvet ha expresado su intención de jugar un papel relevante en el mercado de 'offshore' y de garantizar de esta forma su participación en la demanda generada en el mercado del Norte de Europa. La compañía cuenta con más de quince años de experiencia y la instalación de 21.000 megawatios en una treintena de países.

Además, contabiliza una treintena de centros productivos en Europa, Estados Unidos, China y la India y una plantilla internacional de 7.300 personas.

Malestar vecinal por la vía de servicio de la A-3

El malestar de los vecinos de Zafra de Zánacara es patente y el motivo en este caso no son la obras de la autovía, es el camino de servicio planteado por el Ministerio de Fomento.

Ante esta situación, la Corporación Municipal de Zafra de Zánacara convocó ayer una manifestación en el área de servicio ubicada en el kilómetro 124 de la Autovía del Este. Decenas de tractores y unos cincuenta vecinos de este municipio se manifestaron pacíficamente junto a la A-3 para pedir que se escuche su propuesta.

El Ministerio de Fomento, según explica el alcalde, Antonio García, tiene previsto convertir un camino sin salida, y que además es servidumbre de paso de otros inmuebles, en la vía de servicio de la autovía a su paso por este punto kilométrico. La mayoría del municipio es agrícola y utiliza de forma habitual el camino para transitar con el tractor. Sin embargo, si Fomento traza la nueva vía de servicio encima de la servidumbre de paso del Asador Marchena y el taller de vehículos colindante, no podrán transitar de manera habitual ya que muchos vehículos de gran tonelaje utilizan este camino para acceder a campos de cultivo y bajo él hay una fosa séptica. Antonio García asegura que han presentado alegaciones al proyecto de Fomento sin obtener respuesta. Así el alcalde afirma que “60 personas trabajan en estos comercios y no les pueden hacer esto”. El primer edil del municipio ha indicado que son un grupo “Pacífico” pero claman porque les escuchen.

Alegaciones

El alcalde ha explicado que hace más de un año que presentaron las alegaciones al trazado de la vía de servicio de la A 3 entre el punto kilométrico 110 al 136. En su texto, sin respuesta, el Consistorio defiende que según marcan los planos de Fomento, la dirección por la que debería pasar la nueva vía es una servidumbre de paso y que, además, bajo ésta existe una fosas séptica. Además en el punto “b” del escrito del Ayuntamiento de Zafra de Zánacara figura que esa vía está debidamente asfaltada porque “tiene propietarios y un continuo tráfico de vehículos” ;mientras que en el último punto, la administración local solicita que se tenga en cuenta el peligro de hundimiento de la fosa séptica.

Lo que se dijo

José Antonio García, alcalde de Zafra de Zánacara: “Nosotros dijimos en los proyectos que nos presentaron que no estábamos de acuerdo porque nos quieren meter por una calle en la que hay negocios . Mandamos a Cuenca un oficio y nos contestaron que nos les valía y el 10 de agosto mandamos otro a Fomento y no nos ha contestado con nada”

José García, Asador Marchena: “Este camino es una servidumbre de paso y tiene propietarios. Lo arreglamos nosotros y llegamos a un acuerdo porque una parte es de cada uno de los que lo utilizamos y además está en las escrituras, pero parte de la fosa séptica es mía. Yo creo que es más fácil que echaran el camino por otro sitio”

El sector eólico no se quedará de brazos cruzados ante el Canon

El Diario Oficial de Castilla-La Mancha (DOCM) publicaba el pasado día 31 de marzo la Ley por la que se crea el Canon Eólico. Una norma que dará mucho que hablar, tras conocerse que las empresas promotoras de este tipo de energía renovable no van a quedarse de brazos cruzados. Y es que según señalaban a Economía y Empresas desde la Asociación Empresarial Eólica(AEE) una vez que la ley ha entrado en vigor se analizará pormenorizadamente con el objeto de adoptar las posibles medidas legales contra la misma.

De esta forma se seguiría el mismo camino emprendido con el canon eólico gallego, utilizando como argumento principal que este impuesto no está justificado, además de resultar especialmente lesivo y abusivo para las compañías dedicadas a la generación y explotación de parques eólicos.

Desde AEE se alerta del fuerte impacto económico negativo que tendrá el canon en la comunidad autónoma castellano-manchega, ya que si bien a corto plazo traerá consigo una mayor recaudación fiscal en el futuro provocará un retraimiento de la inversión y, por ende, de riqueza y empleo.

También se añade como otro de los grandes perjuicios para el sector el escenario de posibles recortes en la retribución a que se enfrenta, así como las mayores exigencias y contraprestaciones económicas en los planes industriales de los concursos autonómicos. Y si a ello se unen nuevos impuestos, las compañías tendrán más difícil avanzar en la competitividad con las energías tradicionales, señalan desde la AEE.

En cuanto a la forma en que se actuará contra este tributo, la patronal recuerda que la única forma posible será mediante la presentación de recursos contencioso-administrativos contra las liquidaciones del mencionado canon, motivo éste por el que todavía habrá que esperar un tiempo hasta que se produzca.

Los vecinos esperan que metro y AVE no cambien La Sagrera

Vivir década y media con el barrio patas arriba por las mayores infraestructuras que pueden hacerse en una ciudad marca a toda una generación. En La Sagrera llevan seis años así. En los últimos meses se han cerrado y completado ya algunos tajos, en las zonas con más viviendas, y se han abierto algunos metros (L-9/L-10) y estaciones de tren (Rodalies). En cambio, otros proyectos, los más grandes aunque también en los suelos menos habitados (corredor del AVE y más L-9 y L-4) siguen en marcha y con previsiones de finalización de hasta 10 años. Los vecinos han aguantado y superado la larga afectación de la Meridiana. Pero sin dejar de mirar hacia los trabajos que siguen a su ritmo en el gran oeste, empiezan a pensar en un futuro con casi 400.000 viajeros (120.000 del intercambiador de metro/Rodalies y 273.000 de la estación del AVE) pasando cada día por el barrio. Es una cifra que multiplica por 13,5 la población de La Sagrera, un enclave que aún conserva, hecho que destacan diversos residentes como un gran contraste, un singular núcleo antiguo alrededor de la porticada plaza de Masadas. De ahí al cosmopolita entorno de la futura macroestación de la alta velocidad y Rodalies, donde se prevén crear hasta 800 camas de hotel y unos cuantos miles de puestos de trabajos en empresas de servicios, hay un gran trecho. Y una profunda transformación urbana que genera debate y también algunos recelos. En este nuevo centro de comunicaciones de Barcelona se construirán además 2.200 viviendas en el plan Entorn Sagrera, lo que aumentará la población un 33%. No será este un cambio menor, aunque ahora sí forzosamente gradual y a largo plazo tras el estallido de la burbuja inmobiliaria. Los comentarios de algunos residentes se añaden a la exigencia de la asociación de vecinos de reducir la edificabilidad de la zona de la estación como explica su presidente Josep Barbero. Un tema difícil, sin embargo, pues las administraciones siguen vinculando parte de la financiación de infraestructuras y hasta de equipamientos a plusvalías y aprovechamientos urbanísticos de solares afectados.

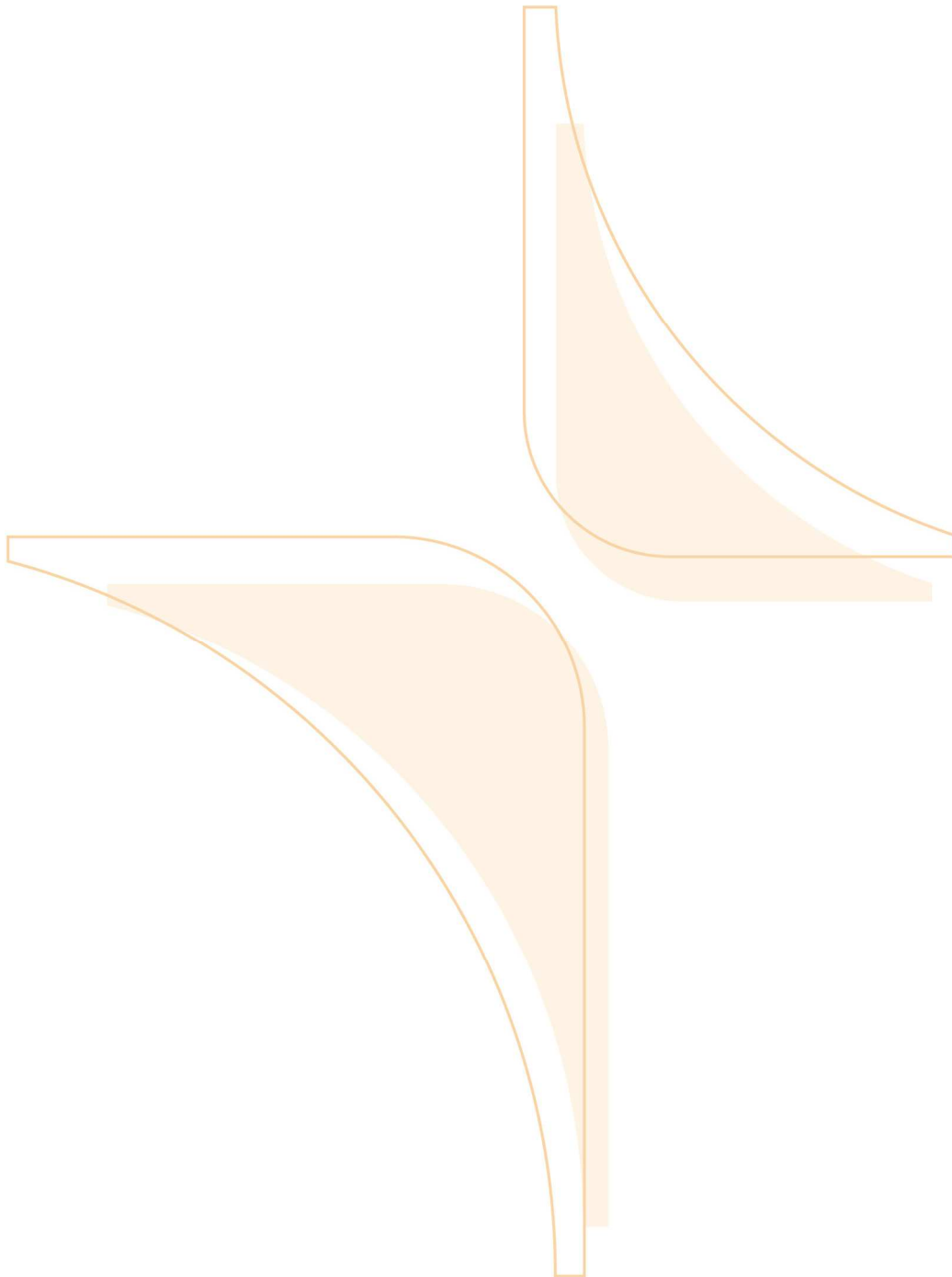
Un impacto de las obras que sufren los vecinos y que va más allá del lugar donde estas se desarrollan es el paso de camiones. En el barrio están las bocas de salida de tierras de los dos túneles que ahora se excavan en Barcelona: la del AVE al lado del puente de Bac de Roda y la de la L-9/L-10 junto al del Treball Digne. Entre las dos (tienen una envergadura similar) movilizan 1.100 remolques al día, con un flujo de 80 por hora.

Su paso constante, vacíos o cargados hacia vertederos del Vallès, llena de polvo y ruido Berenguer de Palou, Sagrera, Pare Manyanet y la ampliada Garcilaso. Barbero se indigna cuando desde los Jardins d'Elx los ve en esta última vía yendo hacia la Meridiana, dirección de circulación que los vecinos rechazan en una calle que piden de sentido único.

OKUPAS EN LA TORRETA / El veterano representante vecinal dice que exigirá al nuevo ayuntamiento la ampliación, pendiente desde hace 12 años, del parque de la Pegaso con las cuatro fincas, en mal estado y con actividades sin licencia, situadas entre Sagrera y Portugal. También pide resolver el conflicto de los rumanos que ocupan el edificio singular y vacío destinado a casal de barrio de La Torreta, en Berenguer de

Palou-Clara Zetkin, grupo que además asegura que ejerce coacciones para tener más ayudas en el reparto que hace Cáritas en la parroquia de Crist Rei.

La falta de seguridad que revelan «los nueve robos en la calle y 15 asaltos a un solo bar» ocurridos en las aceras ocupadas y demasiado cerradas de las obras de la L-9 en Honduras-Maria Claret es otra queja de Barbero. La acción de Mossos y constructora es insuficiente, lamenta.



Fomento licita suministros para el AVE entre Santiago y Ourense

El Ministerio de Fomento anunció ayer la aprobación de la licitación por un importe de 4,1 millones de euros de los contratos de suministro y transporte de desvíos ferroviarios de alta velocidad y aparatos de dilatación para el AVE Santiago-Ourense.

El primer contrato incluye el suministro y transporte de siete desvíos ferroviarios de alta velocidad. Se trata de los dispositivos que permiten la bifurcación de una vía en dos o más. El Ministerio de Fomento precisa que los desvíos objeto del contrato son aptos para circulaciones superiores a 300 kilómetros por hora en vía directa y de 60 en vía desviada.

El segundo contrato licitado por Fomento comprende el suministro y transporte de 15 aparatos de dilatación, que permiten los movimientos de dilatación y contracción que las variaciones térmicas producen en los carriles.

