

22, 23 y 24 de octubre de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

La línea 5 cerrará un mes y medio...ABC, 24 de octubre

75 años de carreras en la Zarzuela...ABC, 22 de octubre

El Estado podrá intervenir en un parque nacional si empeora su conservación...ABC, 22 de octubre

El aire de los túneles del mundo se ventila desde Asturias...EL MUNDO, 23 de octubre

Obras en el Metro

La línea 5 cerrará un mes y medio

➤ Será la siguiente gran obra en esta red, cuando acabe la modernización de la 8 (Nuevos Ministerios-T4) y tras el fin de los trabajos en la 1 y la 7

SARA MEDIALDEA MADRID

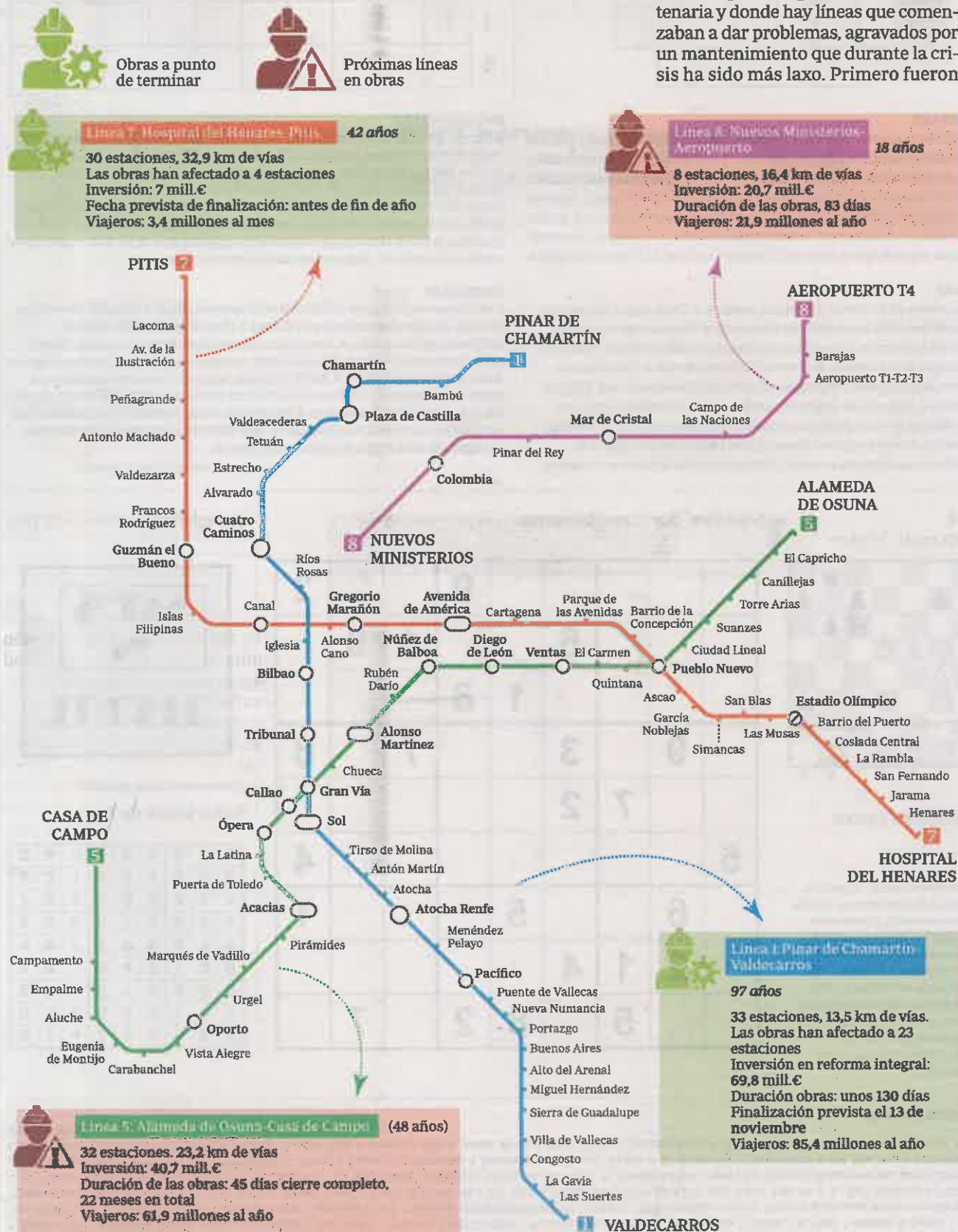
Si en pasadas legislaturas los gobernantes regionales se dedicaron a extender la red de Metro, al que añadieron más de 200 kilómetros, Cristina Cifuentes se está centrando en renovar lo necesario en una red que en algunas zonas es centenaria y donde hay líneas que comenzaban a dar problemas, agravados por un mantenimiento que durante la crisis ha sido más laxo. Primero fueron

la línea 1 -a punto de finalizar su renovación- y la 7 -aún en proceso de solucionar sus problemas técnicos-, y la próxima en la lista del consejero de Transportes, Pedro Rollán, es la 8 (Nuevos Ministerios-T4), que cerrará en enero. Y, a continuación, cerrará por completo durante 45 días la línea 5, una de las más largas y transitadas.

La red de Metro se ha convertido en una especie de Frankenstein donde conviven líneas novísimas con otras muy antiguas. De ahí que la empresa haya puesto manos a la obra para renovar instalaciones; una tarea con menos réditos políticos que las inauguraciones, pero tremendamente útil para los usuarios. Porque, como señala Rollán, «para que Metro de Madrid vuelva a volar, hace falta material móvil, personal y que las infraestructuras estén en perfectas condiciones».

La intervención en la línea 5, que une Casa de Campo con la Alameda de Osuna atravesando todo Madrid, durará 22 meses, aunque el servicio sólo se suprimirá durante 45 días. Se ha tenido en

Trabajos de mejora en marcha y proyectados en la red



- Frecuencia de trenes**
Desde este mes se van a restablecer las tablas de frecuencia previas a la crisis
- Conductores**
Se ha contratado a 300, de los que 180 ya se han incorporado, y los otros cubrirán las bajas de verano y navidades
- Viajeros**
En 2015 se alcanzó la cifra de 569 millones
- Bicicletas**
Pueden entrar en Metro 7 días en horario comercial en la red extramuros de la M-40
- Perros**
Desde que se autorizó su entrada, han viajado en Metro unos 500
- Cargadores de móviles**
Instalados experimentalmente en Moncloa y en dos trenes de la línea 6. La electricidad se genera con las frenadas del propio convoy
- Accesibilidad**
Inversión de 141,1 millones de euros en el periodo 2016-2020 en 83 nuevos ascensores
- Nueva estación**
Arroyo Fresno, entre Pitis y La Coma, en la línea 7. Se sacará a licitación en 2017
- Subestación de Áncora**
Se va a convertir en locales de ensayo para grupos musicales

FUENTE: Elaboración propia y Metro de Madrid

Más frecuencia de paso La Comunidad promete recuperar este mes las frecuencias de paso de trenes de antes de la crisis

cuenta que esta es la cuarta línea que más viajeros transporta -61,9 millones en 2015-, por lo que su cierre se producirá en el periodo en que menos repercusión tenga sobre los usuarios, y cuando acabe la obra en la línea 8.

Los trabajos consistirán en la renovación del sistema integral de señalización ferroviaria, una labor necesaria para poner en comunicación cada convoy con el centro de control. Se prevé una inversión de 40,7 millones de euros en esta obra, que modernizará una línea con casi 50 años de vida. Un servicio gratuito de autobuses de la EMT dará servicio a los usuarios de la línea mientras duren los trabajos.

En cuanto a la línea 8, la que llega a la Terminal T-4 de Barajas, las mejoras obligarán a su cierre a partir del 26 de enero, y así permanecerá durante 83 días, según cálculos de la Consejería de Transportes. La inversión prevista es de 20,7 millones de euros.

Erosión del suelo

Los trabajos se producen porque la plataforma de vía, una losa de hormigón, se ha visto afectada por la erosión del subsuelo. Ello le hace perder velocidad comercial y, además, genera más incidencias en la línea. El plan es reponer los paños de losa en mal estado, sustituir los tacos de vía y actuar sobre las canaletas de recogida de agua.

De entre las obras realizadas en Metro, las que han tenido mayor presupuesto son las de la línea 1, que están a punto de finalizar: 69,8 millones de euros se han invertido en el remozado de esta línea, la más antigua y la segunda en número de viajeros. Los trabajos, que terminarán el 13 de noviembre o «tal vez unos días antes», se han prolongado durante 133 días. Hay zonas en que las bóvedas se construyeron con ladrillo, y el paso del tiempo y la humedad han hecho perder espesor a la estructura.

En el caso de la línea 7B (conocida como Metro Este), tuvieron que acometerse labores de emergencia debido a la existencia de filtraciones. Esto obligó a cerrar el tramo entre las esta-



Interior de un túnel de la línea 1, donde se aprecia la mezcla de materiales utilizados en la bóveda

FOTOS: ABC



Carretillas con el material retirado de las paredes del túnel

ciones de Hospital del Henares y San Fernando el 21 de noviembre de 2015 por un tiempo que aún no ha concluido, aunque el consejero Rollán confía en que la línea pueda estar de nuevo operativa antes de que acabe el año.

El problema aquí es el alto contenido en sales del terreno. La construcción del túnel de ventilación con pilotes facilitó, además, la entrada de agua y causó la pérdida de la geometría del túnel. Se le ha inyectado hormigón para devolverlo a su estado original, y ahora comenzarán a circular por ella trenes sin pasajeros para comprobar la idoneidad de los trabajos. En este caso, ha sido necesaria una inversión de 7 millones de euros, una cantidad que, según explicó Rollán, «se le está repercutiendo a la constructora, porque lo consideramos un vicio oculto».

La incorporación de 360 nuevos conductores -la mitad de los cuales ya han comenzado y el resto sustituirá a bajas en periodos vacacionales, explican fuentes oficiales- va a permitir, además, que este mismo mes se vuelva a las frecuencias de paso de trenes previas a la crisis.

CHAMBERÍ (MADRID)

LOTE
18 VIVIENDAS
EN VENTA

Se entrega con
rehabilitación
de zonas comunes,
fachada e instalación
ascensor

- Superficie 858 m²
- Todas en el mismo edificio
- Alta demanda de alquiler en la zona

m. 607 76 00 51
t. 91 781 86 46

El hipódromo se viste de gala este domingo con un nuevo museo y la disputa del Memorial Duque de Toledo

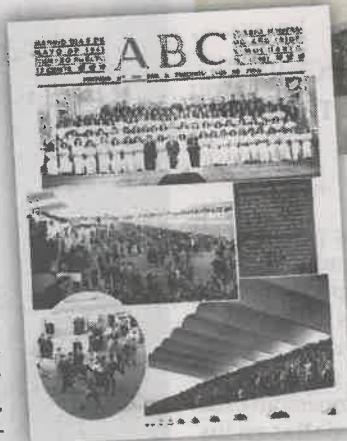
75 años de carreras en la Zarzuela

JAVIER FERNÁNDEZ-CUESTA MADRID

«La capital de España cuenta hoy con un hipódromo que no lo superará en grandiosidad otro alguno». Con esta euforia arrancaba, el 6 de mayo de 1941, la primera crónica de ABC desde el hipódromo de la Zarzuela. Setenta y cinco años después, las carreras de caballos han regresado con la fuerza de antaño. Prueba de ello es el interés creciente de los espectadores que acuden cada domingo y de los miles de aficionados que, no pudiendo hacerlo «in situ», siguen la competición desde cualquier lugar del planeta a través de ABC.es.

En el ecuador del ciclo otoñal, que empezó el 18 de septiembre y concluirá el 27 de noviembre, el hipódromo

se vestirá este domingo de gala para celebrar el Día de los Campeones, la única jornada de toda la temporada en la que se disputan dos Grandes Premios en una misma mañana. Los actos comenzarán a la una de la tarde con la inauguración del Museo Eduardo Torroja, concebido para preservar y difundir el legado del célebre ingeniero de Caminos que le da nombre, autor de las famosas tribunas del hipódromo de la Zarzuela, declaradas Bien de Interés Cultural con categoría de Monumento en 2009, y consideradas como una de las obras



ABC informó de la inauguración del hipódromo en su edición del 6 de mayo de 1941 (en la imagen)

maestras de la arquitectura del siglo XX.

Además, la galería exterior del museo será también inaugurada este domingo como «Hall of fame del Gran Premio de Madrid», con el palmarés y colores ganadores desde 1919 hasta la actualidad.

Y a las 11.30 arranca la competición. Como prueba principal, se corre el Gran Premio Memorial Duque

de Toledo (Listed), para caballos de tres años en adelante, con un premio para el ganador de 40.000 euros, 2.400 metros de recorrido y ocho candidatos al triunfo. «Madrileño», después de su exhibición en el Gran Premio de Madrid, es el favorito por delante de «Checo», «Tuvalu» y «Again Charlie».

ABC Sigue las carreras en directo a partir de las 11.30 en abc.es



Condé Nast
Traveler
100
CELEBRAMOS NUESTRO NÚMERO

YA SOMOS MÁS DE 1.338.972 * LECTORES

* FUENTE: ICBN | 2º trimestre 2016 | Google Analytics | Pre-test de clics

Este mes junto con CN Traveler GUÍA DE VINOS 2017

ENTRA EN TRAVELER.ES Y PARTICIPA EN EL SORTEO DE UN FIAT 500



Aprobado el Plan Director

El Estado podrá intervenir en un parque nacional si empeora su conservación

► La comunidad tendrá seis meses para mejorar la situación, y si no lo hiciera el Gobierno asumiría la competencia

ARACELI ACOSTA
MADRID

El Plan Director de la Red de Parques Nacionales, al que ayer dio luz verde el Consejo de Ministros, fija las condiciones en que el Estado podrá intervenir en un parque nacional en el caso de que decaigan sus niveles de conservación. Esta potestad ya quedó recogida en la Ley de Parques Nacionales, aprobada en diciembre de 2014, pero faltaba marcar las condiciones para que esa intervención pudiera darse. «Lo que hace el Plan Director es definir una serie de criterios para determinar el nivel de conservación y de gestión básico que debe tener un parque nacional», explica a ABC Basilio Rada, director del Organismo Autónomo de Parques Nacionales (OAPN).

«De la aplicación de esos criterios y del equipo de seguimiento que tenemos en Parques Nacionales podría-

mos deducir, en su caso, que un parque no tiene el nivel de conservación adecuado. Si eso ocurriera prepararíamos una batería de medidas a aplicar en ese parque, y le diríamos a la comunidad autónoma gestora que le damos un plazo de 6 meses para hacerlo, y si no, lo haría el Estado», detalla Rada.

La gestión de los parques nacionales es competencia de las autonomías desde 2004, tras un fallo del Tribunal Constitucional que respondía a los recursos presentados por Andalucía y Aragón, si bien es el Estado quien marca las directrices para su planificación y coordina la red, compuesta actualmente por 15 espacios.

En los últimos meses las organizaciones ecologistas vienen denunciando, por ejemplo, la grave situación que atraviesa Doñana, asediada por la mala gestión de los recursos hídricos e intereses industriales. Sin embargo, desde el OAPN se es tajante en este asunto:

«Ningún parque está en esta situación en estos momentos, aunque tienen problemas de conservación, todos gozan de un excelente estado de salud», insiste Rada. Y para el caso concreto de Doñana añade que las actuaciones, que en el caso de que se realizasen pudieran afectar al parque, están en el entorno y no en su interior.

Aunque no está previsto que por ahora esta medida se aplique, el director del OAPN considera que «es conveniente que esté porque al final constituye una garantía para el ciudadano de que el Estado está detrás de la conservación de los parques nacionales en última instancia, y que no va a dejar que ningún parque baje en su nivel de conservación».

Desde Ecologistas en Acción, su coordinador, Theo Oberhuber, también considera que nunca se va a llegar a aplicar, pero por otro motivo: «Las condiciones se refieren a una mala gestión mantenida en el tiempo y al final siempre queda supeditado a que la Administración gestora, o sea la comunidad autónoma en cuestión, esté de acuerdo en esa medida, porque el Estado sabe que no lo puede imponer».

UNIDAD
Los guardas deberán llevar el uniforme de Parques Nacionales

1. Doñana

54.252 hectáreas

Es la joya de la Corona de nuestros parques nacionales, refugio de millones de aves. Está asediada por la mala gestión de los recursos hídricos; el proyecto para dragar el Guadalquivir, el de almacenar gas en el subsuelo de Doñana o la reapertura de las minas de Aznalcóllar

Las 15 joyas de la naturaleza española



POR A. A.

2. Tablas de Daimiel

3.030 hectáreas

Es un humedal prácticamente único en Europa y último representante del ecosistema denominado tablas fluviales, antaño característico de la llanura central de nuestra Península. Está asediado por los pozos ilegales que diezman los acuíferos.

9. Picos de Europa

64.660 hectáreas

Destaca por las formaciones de caliza de sus tres macizos, donde el rebeco es el rey. Está amenazado por las infraestructuras y los visitantes. En sus montañas vive el amenazado oso pardo.



3. Guadarrama

33.960 hectáreas

Representa a los sistemas de alta montaña mediterránea y es un verdadero refugio de biodiversidad. Su mayor amenaza es su cercanía a una ciudad tan altamente poblada como Madrid.



10. Garajonay

3.984 hectáreas

En la Gomera, Garajonay es un gran bosque maduro de laurisilva, un ecosistema relicto del Terciario considerado Patrimonio Mundial de la Unesco por ser la muestra que actualmente se encuentra mejor conservada. Su mayor amenaza son los incendios forestales.

4. Taburiente

4.690 hectáreas

Situado en la isla de La Palma, este enorme circo de cumbres de forma semicircular de 8 kilómetros de diámetro y 2.000 metros de desnivel alberga gran variedad de especies vegetales y animales endémicas y que están en riesgo por la invasión de especies alóctonas.

11. Aigüestortes

14.119 hectáreas

El agua es la gran protagonista de este parque y su principal seña de identidad, con más de 200 lagos. Uno de sus puntos débiles es el uso de venenos y la escasez de inversión.





JAIME GARCÍA

El Hierro podría ser el primer parque marino

La propuesta inicial para aprobar el que podría ser el primer parque nacional marino en nuestro país, en la isla de El Hierro, ya está preparada, pero falta el apoyo mayoritario de la población de la isla. De los 40 grandes sistemas naturales (27 terrestres y 13 marinos) que hay en España, dos no están representados en la Red de Parques Nacionales. Son los sistemas asociados a emanaciones de gases submarinos y zonas pelágicas de paso de grandes peces y cetáceos. Ambos sistemas están en el Mar de las Calmas, en El Hierro.

El Plan Director aprobado establece unos objetivos para los parques nacionales y una serie de directrices y criterios para conseguirlos, y son los que «deben seguir a la hora de redactar su instrumento básico de planificación, el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG)».

No obstante, desde Ecologistas en Acción consideran que el plan no garantiza un modelo de gestión común en los diferentes parques. «Aunque sean diferentes comunidades autónomas las que lo gestionen se debe asegurar la gestión común», dice Oberhuber. Por ejemplo, explica, Cabañeros

tiene más limitaciones al número de visitantes y a los vehículos, mientras que hay otros que no tienen ningún tipo de restricción. O Picos de Europa, donde se permiten más construcciones en los núcleos urbanos que están en el parque.

Para el director del OAPN, el plan busca «una gestión homogénea pero adaptada a las singularidades de cada uno. Los parques nacionales se hacen sobre territorios ya ocupados e, incluso, que ya tienen sus dueños, por tanto, adaptar esa gestión al régimen jurídico de parque nacional es una labor complicada y lleva su tiempo. Y la Ley de Parques Nacionales lo que hace es dar unos plazos para que eso se produzca, y esos plazos acaban en 2020».

Mientras eso llega, el plan director recoge la obligatoriedad de que la guardería de los parques lleve el mismo uniforme. Puede parecer una obviedad, pero cuando se pasó la gestión a las autonomías, algunas, como Andalucía, decidieron usar el uniforme de la guardería forestal de la autonomía en lugar del correspondiente al OAPN, explica Oberhuber. En Andalucía van incluso más allá y la Junta no habla de parque nacional sino de espacio natural de Doñana: «Se está perdiendo incluso la figura», insisten desde Ecologistas en Acción.

En este aspecto abunda Rada: «Cualquier ciudadano que entre en un parque nacional, esté donde esté el espacio, tiene que ser consciente de que entra en un parque nacional, y para eso tenemos que adoptar normas para defender la uniformidad y la unidad corporativa de la red».

ABC Videoanálisis sobre la situación de los parques nacionales
KIOSKO + MAS

5. Monfragüe

18.396 hectáreas
En el centro de la provincia de Cáceres, su eje vertebrador lo constituye el río Tajo a su paso por suaves montañas rodeadas de extensas dehesas. Se trata de un verdadero santuario para observar aves. Amenazado por infraestructuras de generación eléctrica.

6. Teide

18.900 hectáreas
Es el parque más visitado de todos los que componen la red. La introducción de los muflones pone en jaque a la flora endémica.



7. Islas Atlánticas

8.480 hectáreas
Desde la ría de Arousa hasta la de Vigo se encadenan estas islas, embelleciendo el paisaje marino con la magia de sus acantilados. Alberga más de 200 tipos de algas entre las que se refugian y crían gran cantidad de peces y moluscos. Amenazado por la presión pesquera.

8. Sierra Nevada

85.883 hectáreas
En Granada, es el parque nacional de mayor extensión. Se caracteriza por albergar multitud de endemismos de cumbre, y se enfrenta al desafío de compatibilizar la conservación con el esquí.



12. Ordesa

15.608 hectáreas
Parque pirenaico, dominado por el macizo de Monte Perdido (3.355 metros), con impresionantes crestas montañosas y valles glaciares. El quebrantahuesos es una de las estrellas del parque. Su debilidad es el elevado número de visitantes.

13. Timanfaya

5.108 hectáreas
Situado en la isla de Lanzarote, este paraje representa la mejor muestra de hábitat volcánico apenas colonizado por la vegetación. Y esa es también su mayor debilidad, la colonización de especies vegetales exóticas, como el tabaco bobo o la vinagrera.

14. Cabañeros

40.856 hectáreas
Alberga uno de los mejores ejemplos del bosque mediterráneo. Se enfrenta al reto de compatibilizar la conservación con el control de las poblaciones de ungulados.



15. Cabrera

10.021 hectáreas
A poco más de una hora de navegación desde Mallorca, el Archipiélago de Cabrera constituye el mejor exponente de ecosistemas insulares no alterados del Mediterráneo español. Da cobijo a importantes colonias de aves marinas y especies endémicas.

INNOVADORES



EL AIRE DE LOS TÚNELES DEL MUNDO SE VENTILA DESDE ASTURIAS

Nacida en las minas, Zitron tiene el 60% del mercado mundial en sistemas de ventilación, desde la M-30 al Boulevard Periférico de París. Acaba de quedarse los metros de Doha y Sidney y ha vendido en Rusia el mayor ventilador axial fabricado nunca

PAULA CLEMENTE

Estrechamente atado al mundo de la minería, de los túneles de carretera y de la infraestructura por la que circulan los vagones de metro, existe una industria para muchos —la mayoría— desconocida, pero imprescindible, en tanto que sin

ella sería imposible circular o trabajar allí. Tal industria se dedica a diseñar y fabricar los sistemas de ventilación que introducen o limpian el aire necesario para respirar. Ese aire intangible es el que nadie repara cuando está a 50 metros bajo tierra o en medio de un túnel lleno de gases contaminantes. De que ese aire siga sin notarse — «cuando el aire está no se nota, cuando se nota es cuando no está. Nuestra función es esa, que no se note» — se encarga Zitron, una empresa asturiana con nada más y nada menos que 53 años de vida. Es la empresa líder en España. Y del mundo, porque lo más curioso de esta historia es que Zitron, desde Asturias, controla aproximadamente el 60% del mercado mundial. Pronto va a ventilar los túneles del metro de Sidney y Doha.

Hace más de 50 años, la compañía empezó a trabajar en las minas de carbón subterráneas. Luego vinieron los túneles de carretera y los metros. Lo que hacen, en resumen, es decidir la cantidad de aire que hay que introducir en estas infraestructuras —o la extracción de humos necesaria en el

caso de las carreteras— una vez está hecho el diseño del túnel en cuestión. «Tenemos la responsabilidad de poner una determinada cantidad de aire en un punto subterráneo», explica el director de marketing de la empresa, Pedro Quirós. «En un mundo subterráneo lo más importante es el aire». Lo hacen a través de unos sistemas de ventilación que ellos diseñan y fabrican. Más concretamente, con unos ventiladores axiales que suministran aire con una determinada presión y caudal.

Aquí en España, de hecho, es suyo el sistema de ventilación de la Ronda de Dalt de Barcelona y de la M30 de Madrid —«el mayor túnel subterráneo del mundo»—; es cosa de ellos que no haya asfixia en la profunda Línea 9 de metro —inaugurada este mismo año— en Barcelona; incluso que se pueda circular por el Boulevard Periférico de París recae en ellos.

Y es que Zitron está presente en el mundo entero, «en los cinco continentes». Pedro Quirós lo dice claro. «Somos los líderes en el mundo, explica. «Estamos en 80 y tantos países». De hecho, su último logro ha si-

do ganar todo el sistema de ventilación del metro de Sidney, en Australia y el de Doha, en Qatar.

Podría explicarlo una secreta tecnología última generación y una innovación puntera. Sin embargo, esta industria avanza en términos de eficiencia. «En el principio de los tiempos se metía aire a lo bestia, ahora se mueve una determinada cantidad de

Sistema de ventilación de Zitron en Congo.
INNOVADORES

aire en momentos determinados o se extrae el aire cuando está contaminado», detalla Quirós.

En este caso, tal como explica él mismo, cada proyecto es una innovación en sí. Porque cada entorno tiene unas necesidades distintas. «Un agujero de un túnel ocupa un determinado volumen, ese volumen es constante porque no cambia la geometría y ese volumen puede tener humos de coche o puede no tenerlos», ejemplifica Quirós. «Cuanto más humos de los coches tenga, más contaminado está y más peligroso para la

«SIENDO ALGO TAN

IMPORTANTE, COMO

SIEMPRE HAY AIRE,

NO NOS PLANTEAMOS

DE DÓNDE VIENE», DICEN

EN ZITRON

ÉXITO EN EL EXTRANJERO

Este agosto se anunciaba que Zitron iba a encargarse de la ventilación del metro de Doha, en Qatar, una obra de unos cien millones de euros. Se trataba, según dijo Pedro Quirós, del mayor contrato del sector en el mundo. No era, sin embargo, su único récord. En 2011, la empresa asturiana fue la responsable de la fabricación del ventilador axial más grande del mundo. Se lo vendieron a la empresa rusa Uralkali, el mayor productor mundial de potasio.

salud humana; se tiene que extraer y sustituir por aire fresco, y ahí estamos nosotros».

Saca este tema a relucir porque sabe, de primera mano, el debate suscitado alrededor de los gases NOX que producen los vehículos diésel. Unas sustancias cancerígenas, explica Pedro Quirós, que deben ser extraídas lo más rápidamente posible. «Los mineros se asfixian porque no hay aire, eso sí que lo entendemos fácilmente», reivindica el director de marketing, «sin embargo, que siempre haya aire en el metro, no. Alguien se ha ocupado del diseño para que haya ese aire».

Su apunte no es gratuito. Se trata de una industria que muchos desconocen por la facilidad con la que asumimos, hoy en día, las cosas como nos las dan. Desde Zitron lo atribuyen a la intangibilidad del aire. «Siendo algo tan importante, como siempre hay aire, nunca nos planteamos de dónde viene», concluye él mismo.