

1, 3 y 4 de septiembre 2017

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Los nuevos accesos al Metropolitano no estarán listos hasta noviembre... ABC, 1 de septiembre

La A-2 tendrá el próximo verano un carril bus de 19 kilómetros... ABC, 1 de septiembre

La línea 5 de metro abre hoy con cuatro estaciones en obras... EL PAÍS, 3 de septiembre

Plan 'anticoches' en el centro...EL MUNDO, 3 de septiembre

Vía libre judicial al cierre de Garoña... EL MUNDO, 4 de septiembre

Riad prevé que el AVE entre La Meca y Medina esté operativo en enero... ABC, 3 de septiembre



Los nuevos accesos al Metropolitano no estarán listos hasta noviembre

► El concejal de Urbanismo culpa del retraso al convenio firmado entre el Atlético y Ruiz-Gallardón en 2008

SARA MEDIALDEA
MADRID

Después de meses desde que comienzan las obras. Es el plazo para realizar los accesos al Estadio Wanda Metropolitano desde la M-40 que ayer mismo apuntaba el responsable del Urbanismo municipal, el concejal de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo. Las obras van a comenzar de inmediato, «a fin de semana», afirmaba el edil. En todo caso, no llegarán a tiempo para el primer partido del Atlético en su nuevo campo, el 16 de septiembre. De hecho, si las previsiones no fallan, no estarán listos hasta noviembre.

La historia de los accesos desde la M-40 al nuevo campo de fútbol del histórico club madrileño lleva meses coleando. El proyecto municipal llegó al Ministerio de Fomento el 4 de mayo; el 27 de junio el proyecto se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y se sometió a un periodo de alegaciones; en paralelo, se siguió avanzando y el 13 de julio el Ayuntamiento concretó ante el Ministerio el proyecto de la primera fase.

El 7 de agosto, Fomento pidió al

Ayuntamiento aclaraciones sobre el plan. Concretamente, le solicitó estudios de tráfico sobre la bifurcación de la salida hacia la avenida de Luis Aragonés desde la M-40 y hacia la glorieta de Arcentales.

También se le pidió a los responsables locales información sobre los gálibos mínimos en la ampliación de la estructura sobre la A-2; aclarar varias indefiniciones que se habían detectado sobre estructuras, drenajes, firmes, señalización y defensas; y reconsiderar la futura señalización del cuarto cinturón.

«Urgente necesidad»

El pasado día 23, Fomento le recordó públicamente al Gobierno municipal —mediante un comunicado— que aún no había recibido esa documentación, y sin ella no habría permiso. El 25 de agosto, el Gobierno municipal remitió a Fomento el plan definitivo, con las correcciones solicitadas y el 30 de agosto, el Ministerio autorizaba la primera fase de las obras. Señalando, eso sí, que lo hacía por «la urgente necesidad de dotar al estadio de accesos desde la M-40».

El ministro Íñigo de la Serna quitaba hierro a los retrasos acumulados en este plan de accesos: el procedi-

El PSOE lleva el tema al Congreso

El diputado socialista Rafael Simancas lleva el problema de los accesos al nuevo Estadio Wanda Metropolitano hasta el Congreso. Lo hace mediante el registro de una batería de preguntas en las que solicita explicaciones, responsabilidades e información sobre «las objeciones técnicas y retrasos» en los proyectos citados. Simancas pregunta al Gobierno sobre sus «planes» para «subsana estos problemas» y advierte: esta situación «va a dificultar la movilidad de los aficionados en la inminente inauguración del estadio». Y recuerda que ya realizó una pregunta sobre el estado de los accesos y los planes al respecto en marzo que aún no le ha sido contestada.

miento para llevar a cabo una actuación de estas características «siempre es un poco largo», justificaba.

Desde el Ayuntamiento, el delegado de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, cifró en dos meses el tiempo que durarían las obras de los accesos, una vez iniciadas. En todo caso, no llegarán a tiempo para los pri-

meros partidos de la Liga; los aficionados tendrán que ir o en coche para entrar por la avenida de Arcentales o en Metro —la estación Estadio Metropolitano es tal vez la que cuenta con el andén con mayor capacidad de la red de Metro—.

«No se había hecho nada»

Calvo, en el cargo desde las elecciones de mayo de 2015, culpaba ayer de la demora en estos accesos a anteriores administraciones. De hecho, él cree que todo viene del «retraso» en el convenio firmado entre el Atlético de Madrid y el Ayuntamiento de la capital en 2008, entonces dirigido por Alberto Ruiz-Gallardón.

«Cuando llegamos nosotros, no se había hecho nada para viabilizar el estadio y el entorno de La Peineta o las obras de acceso; a partir de ahí, estamos en una carrera contrarreloj, con las etapas de revisión del proyecto, alegaciones, etcétera, y una etapa ha sido esta», añadió.

En todo caso, el concejal aconseja a los espectadores —el estadio tiene capacidad para 68.000 personas— que accedan al mismo en transporte público, «mucho más fiable en plazos y tiempos». La Comunidad de Madrid ha decidido retrasar hasta el próximo verano las obras previstas en la línea 7B de Metro, precisamente para no perjudicar más la llegada al estadio.

Otra opción es utilizar la avenida de Arcentales si vienen en vehículo privado. Los aparcamientos situados junto al estadio sí estarán terminados

La A-2 tendrá el próximo verano un carril bus de 19 kilómetros

► Funcionará por el vial izquierdo y ahorrará unas 500.000 horas en atascos

S. MEDIALDEA
MADRID

La A-2 contará en breve también con su propio carril bus-VAO, aunque a diferencia de lo que ocurre en la A-6, éste no tendrá separadores físicos. En el caso de la autovía de Barcelona, el carril izquierdo, en ambos sentidos de la marcha, se utilizará en hora punta como carril bus exprés a partir del próximo verano. Solo tendrá una señalización especial con leds y paneles. Irá desde el intercambiador de Avenida de América hasta las cercanías de Alcalá de Henares, a lo largo de 19 kilómetros, y en un recorrido similar en sentido entrada a Madrid. Se calcula que ahorrará unas 500.000 horas de atascos al año.

El proyecto fue presentado ayer por las tres administraciones: el Ministerio de Fomento, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de la capital. En noviembre está previsto que estas tres partes firmen un convenio en el que se fijen los detalles y también el reparto de costes de los 15 millones de euros de inversión prevista.

El carril funcionará en hora punta, entre las 7 y las 9, aproximadamente, desde la M-30 -entre Alcalá de Henares y Torrejón de Ardoz- y el intercambiador de Avenida de América. En total, 19 kilómetros de carril bus. Y en sentido entrada a Madrid, funcionará en un recorrido similar pero aún no cerrado, desde el intercambiador a un punto de destino que no está definido porque «el proyecto aún se encuentra en fase de redacción».

Sin paradas intermedias

Será un trayecto sin paradas intermedias, un carril exprés. Un sistema de gestión inteligente indicará a los usuarios en tiempo real las restricciones de usos; es decir, se indicará en la señalización y con leds cuándo el carril solo es para autobuses y vehículos de alta ocupación, y cuándo está abierto al tráfico en general.

Como se ha señalado, no habrá separadores físicos -lo que supone que tampoco hará falta realizar grandes obras para instalar esta fórmula-: el carril estará indicado con dispositivos de señalización variable, especialmente paneles de mensaje y balizas luminosas en el firme. Y éstas estarán tanto en el tronco de la A-2 como en las incorporaciones a esta autovía, para no dar lugar a confusión entre los conductores.

De acuerdo con los estudios efec-

Futuro carril bus exprés en la A-2



Fuente: Comunidad de Madrid

PS/ABC



Íñigo De la Serna, ayer, entre Pedro Rollán e Inés Sabanés

ERNESTO AGUDO

Sin barreras
No habrá separadores físicos: el carril se señalará con paneles y balizas luminosas

Menos contaminante
El proyecto beneficiará a 15.000 viajeros al día y generará 900 toneladas de dióxido menos al año

tuados, este nuevo carril bus beneficiará cada día a unos 15.000 viajeros, que verán reducido el tiempo que tardan en entrar en Madrid en torno al 25 por ciento. En el conjunto de viajeros, el ahorro será de 500.000 horas anuales de atasco. Y esto se traducirá a la vez en una reducción de 900 toneladas anuales de emisiones de dióxido de carbono. Además, como el transporte público funcionará me-

jor, calculan que esto se traducirá en un incremento de la demanda de este medio de transporte de entre un 10 y un 15 por ciento.

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, considera este proyecto como «una obra esencial para una adecuada política de movilidad sostenible», y destaca especialmente la posibilidad de «activar o desactivar el carril bus en función de las necesidades del tráfico».

Pedro Rollán, consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, destacó que el sistema «no excluye a nadie», porque «en horas puntas da prioridad al transporte público» pero el resto del día se puede utilizar por el conjunto de los conductores.

Inés Sabanés, la delegada de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento, adelantó que en el Plan de Calidad del Aire que el Consistorio aprobará en las próximas semanas, se incluirían medidas de fomento del transporte público en el acceso a la ciudad.



Obras en el entorno del Estadio Wanda Metropolitano de Madrid

ISABEL PERMUY

para entonces -los ha hecho el club Atlético de Madrid y tienen unas 4.000 plazas-. Precisamente, uno de ellos será el que utilice el Ayuntamiento, a partir de ese primer partido del Atlético en su estadio, como estacionamiento disuasorio.

La autorización emitida por Fomento sirve para la primera fase de las obras y se otorga condicionada a una serie de prescripciones. Entre ellas, que el Ayuntamiento madrileño se comprometa a ejecutar de manera completa la reordenación de los accesos, aportando un proyecto de construcción de las sucesivas fases de los trabajos.

Un aval

También se pone como premisa que se cuente con los servicios de una dirección facultativa y asistencia técnica de control y vigilancia de las obras. Por último, se plantea que el Ayuntamiento deposite un aval en garantía del cumplimiento de las condiciones impuestas y «para responder de la completa y correcta ejecución de todas las fases» del proyecto.

Las obras del estadio continúan a muy buen ritmo. Estos días se están colocando ya las cortinas de led que iluminarán la fachada y se está instalando la numeración de los asientos, además de colocar las placas en el llamado paseo de las Leyendas, frente a la fachada principal del estadio, con los nombres de quienes lucieron la camiseta del club rojiblanco durante 100 partidos oficiales o más.

MADRID

Un concejal de Valdaracete, sexto aspirante a liderar el PSOE-M

EP, Madrid

Manuel Lucas Campeño, barrendero y edil del PSOE en Valdaracete, un pueblo de 640 habitantes situado en la comarca de Las Vegas, presentará su candidatura a la secretaría general del PSOE-M con la intención de que la agrupación "recupere la o de obrero".

Lucas asegura que se postula como precandidato "cansado" de ver que "siempre" se presentan "las mismas personas, la misma élite" a quienes él define como "la clase media del partido". Además, reivindica la presencia de los militantes de base y de los ediles "de pueblos pequeños, sin sueldo".

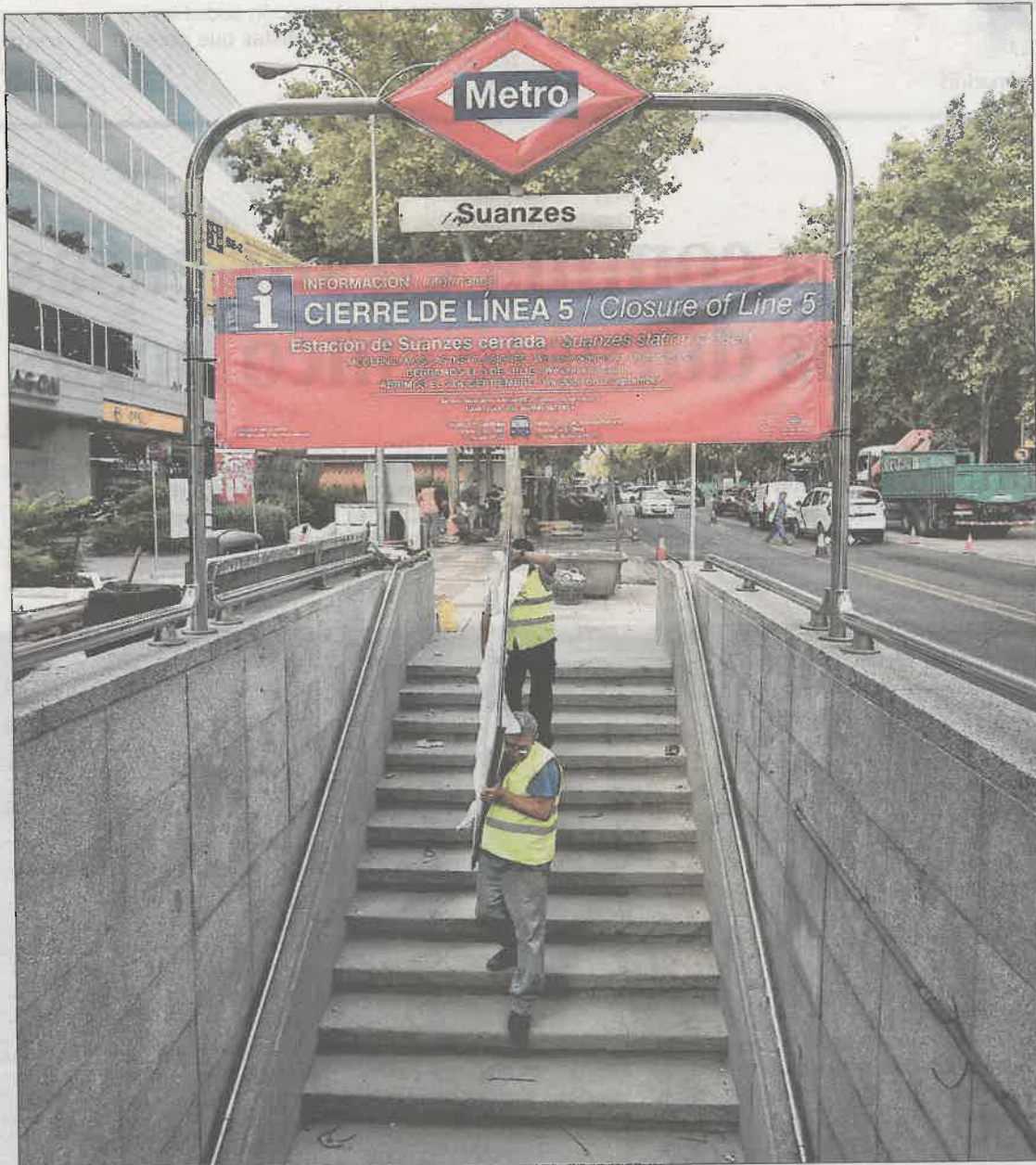
"Mi partido está dividido desde hace décadas, y resulta que [los de] la base no pintamos nada, no tenemos voz ni voto, [es] como si se avergonzaran de nosotros", declara. Lucas asegura que forma parte del "verdadero socialismo": "He estado en el paro, he cobrado subsidio... sé lo que es sufrir y pasar necesidades", apostilla, para remarcar a continuación que "los que se presentan no saben lo que significa que te amenacen con cortar la luz por impago".

"Ni lealtad ni pleitesía"

Manuel Lucas subraya que no debe "lealtad ni pleitesía a nadie que no sean las personas que quisieron que fuera concejal" de su pueblo. Preguntado por los apoyos con que cuenta, responde que "la ilusión lo puede todo". Además, se muestra seguro al indicar que "la primera vuelta la pasará. En la segunda no digo nada, porque ahí ya está el aparato, y yo no tengo medios", dice.

Hasta ahora, cinco eran los socialistas que habían confirmado su intención de liderar el PSOE madrileño. La actual secretaria general, Sara Hernández; el diputado y portavoz adjunto del Grupo Socialista en la Asamblea, José Manuel Franco; el alcalde de Soto del Real y diputado regional, Juan Lobato; el militante Enrique del Olmo y el exdiputado en la Asamblea Eusebio González Jabonero, el último en dar el paso.

El plazo de presentación de precandidaturas para las primarias a la secretaría general del PSOE-M arranca el martes y termina el jueves. Las primarias se celebrarán el 30 de septiembre y, en caso de que ninguno de los candidatos obtenga mayoría absoluta y haya que hacer una segunda vuelta, esta se celebrará el 7 de octubre. El congreso regional está previsto para los días 20, 21 y 22 del mismo mes.



Trabajos en una de las entradas de la estación de Suanzes, el pasado viernes. / CLAUDIO ÁLVAREZ

La línea 5 de metro abre hoy con cuatro estaciones en obras

F. J. B., Madrid

La línea 5 de metro (Alameda de Osuna-Casa de Campo, la verde) reabrirá hoy tras dos meses con el servicio suspendido por obras de remodelación. Sin embargo, cuatro de sus 32 estaciones permanecen aún en obras. Por eso los usuarios transitarán en-

tre vallas y protecciones en los pasillos y los andenes. La Consejería de Transportes asegura que los trabajos técnicos y los de las estaciones son dos obras distintas. La última se enmarca en la modernización de 23 paradas de toda la red y se ha aprovechado el corte de la línea 5 para acometerla.

El corte por las obras de reforma de la línea 5 se produjo el 3 de julio. Sin embargo, los trabajos de mejora se habían iniciado ya en octubre de 2016. Esa línea, que no se renovaba desde hacía unos 25 años, se había quedado obsoleta.

La línea consta de 27 kilómetros, como es transversal y cruza la ciudad de suroeste a noreste, es la cuarta con más usuarios del suburbano de la capital. Si Metro de Madrid transportó el año pasado a 584 millones de viajeros, solo la línea verde tuvo 64 millones. La superaron la 1, la 6 y la 10.

Los trabajos han supuesto una inversión de 66,5 millones de euros, según recuerda el jefe del servicio de Ingeniería y Mantenimiento de Metro de Madrid, Isaac Centellas. La reforma ha consistido en mejorar los sistemas de señalización ferroviaria, para que los trenes circulen de manera más segura y se pueda aumentar la capacidad de convoyes en servicio. "Los maqui-

nistas tendrán información de la distancia a la que se encuentra el metro que les precede y podrán adecuar su velocidad, dentro de las normas de seguridad", recuerda Centellas.

1.500 voltios

También se ha renovado el sistema eléctrico que alimenta los trenes. Las catenarias han pasado de los 600 voltios anteriores a los 1.500. Eso permitirá aumentar el número de convoyes y reutilizar parte de la energía de las aceleraciones y de las frenadas. "Todo ello nos ha llevado a modificar los trenes actuales para adaptarlos a las nuevas características. Además, cuando terminen las obras, a principios de 2018, también podrán circular por estas vías metros de la serie 3000 [más modernos y con más capacidad de viajeros], lo que no se puede hacer ahora", adelanta Centellas. La reforma de los convoyes mejorará la iluminación interna, los dotará

de un aire acondicionado más potente y serán más fiables en la circulación, según el responsable de mantenimiento.

Las mejoras también han incluido el cambio en la iluminación. Un cableado especialmente protegido permitirá que continúe funcionando aún en caso de incendio. Además, se ha instalado el sistema de comunicación Tetra. Este, que es utilizado entre otros por la Policía Nacional y la Guardia Civil, hace posible la comunicación entre los túneles, las estaciones, los trenes y los departamentos de seguridad gracias a una red privada y codificada. Las obras también han supuesto el cambio de las subestaciones eléctricas de Ventas, Ciudad Lineal, Canillejas y Carabanchel.

Sin embargo, en los próximos días los viajeros de la línea tendrán que convivir con las obras de reforma de las estaciones de Aluche, Suanzes, Torre Arias y Canillejas.

La remodelación de estas ins-

Servicio de autobuses alternativos

Las cuatro líneas especiales puestas en marcha por la Empresa Municipal de Transportes (EMT) con motivo de la suspensión del servicio de la línea 5 de metro han transportado a más de seis millones de viajeros, según datos del Ayuntamiento de la capital.

En estos dos meses de servicio, la línea SE2, que cubría el trayecto entre Manuel Becerra y Canillejas, ha copado la mitad de todos los viajeros de este servicio, con tres millones de usuarios. La han seguido la SE3 (Embajadores-Aluche), con 2,2 millones, y la SE4 (Aluche-Casa de Campo), con casi 800.000. La SE1 (Alameda de Osuna-Canillejas) ha sido la menos utilizada, con cerca de 200.000 usuarios. Las cuatro rutas han prestado servicio desde las 6.00 hasta las 1.30 o las 3.00 de la madrugada, en función de la línea y la cabecera. Se les han asignado 60 vehículos, de los que gran parte eran articulados.

Además, se han reforzado en otros 15 trayectos habituales de la EMT: las líneas 17, 25, 34, 35, 116, 118, 119 en la zona suroeste, y la 1, 28, 38, 48, 74, 77, 105 y 115 en la zona centro y noroeste.

talaciones se enmarca en el plan de inversiones —dotado con 60 millones de euros— para poner al día 23 estaciones hasta 2021. "Se ha actuado a la vez para causar las mínimas molestias a los usuarios. Lo que quedan son pequeños remates, que van a causar pocos problemas", afirma la consejería.

Nuevos materiales

Los azulejos de los años setenta serán sustituidos por un material llamado vitrex, mucho más resistente. Se atacarán las humedades y las filtraciones, y se renovarán las instalaciones de baja tensión y las comunicaciones.

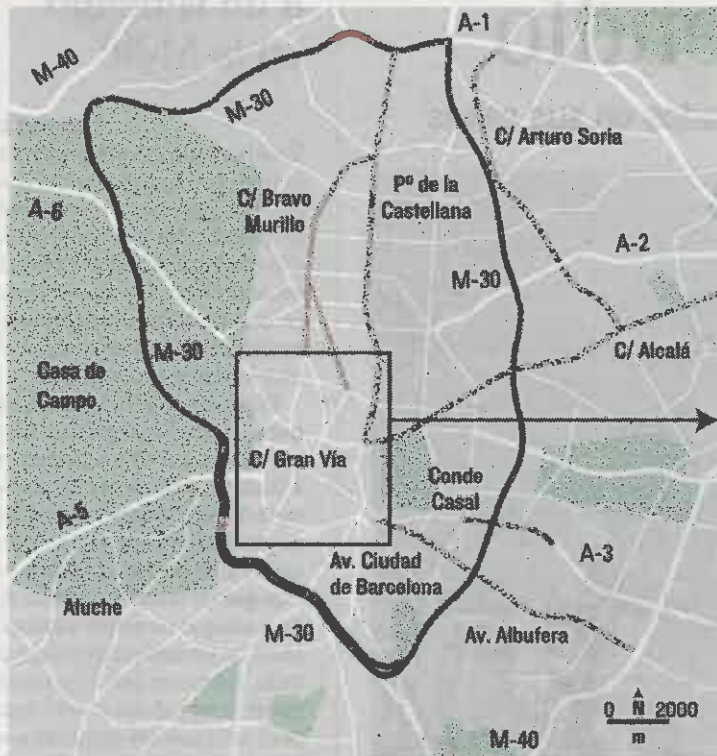
Durante este año se realizarán obras en seis estaciones. A las cuatro de la línea 5 se suman la de San Blas (línea 7) y la de Bilbao (líneas 1 y 4). El coste total será de 10,8 millones de euros.

¿Va a notar el usuario diferencias en la línea 5? La respuesta la da Isaac Centellas. "A corto plazo, todo va a ser igual, pero cuando acabemos los trabajos, a principios del próximo año, los metros van a poder ir mucho más rápido y podremos meter más en las vías".

La línea 5 se inauguró el 6 de junio de 1968. Iba desde Callao a Carabanchel. Hasta 1977 se le añadieron trayectos que pertenecían a otras líneas: el de Callao-Ventas-Ciudad Lineal y el de Aluche-Carabanchel. En 1980 se prolongó hasta Canillejas. Su actual configuración concluyó en 2006, al extenderse hasta la Alameda de Osuna.

RESTRICCIONES DE TRÁFICO EN 2018

- Nueva velocidad máxima en la M-30: 70 km/h (en estudio)
- Reducción del espacio para vehículos en ejes de conexión con el centro



FUENTE: Ayuntamiento de Madrid.

- Nuevas Áreas de Prioridad Residencial (APR)
- APR ya establecidas
- Calles en las que habrá mayor superficie peatonal (vel. máx.: 30 km/h)



Carlos Moreno / EL MUNDO

Los vecinos de Chamberí, en contra del radar móvil de Galileo

M. BELVER / C. FRÍAS MADRID
 Los vecinos del distrito Chamberí arremeten contra el radar móvil instalado en la calle Galileo. Tras la reversión del proyecto piloto de peatonalización parcial de esta vía por las críticas ciudadanas y políticas, el Ayuntamiento de Madrid mantiene durante varias horas al día un dispositivo de control de la velocidad, que se ha rebajado a la infrecuente cifra de 20 km/h: en la mayoría del término municipal es de 50 km/h, mientras que en algunos carriles y zonas se reduce pero sólo hasta 30 km/h.

Este cinemómetro, según denuncia la asociación El Organiño, «no tiene fines disuasorios o de seguridad para los peatones, ya que está situado de forma que los conductores no lo pueden ver», detrás de unos maceteros ubicados sobre el asfalto. «Parece desproporcionado el uso de tantos medios [un vehículo y dos agentes de movilidad] en un tramo de calle que tiene escaso tráfico y por el que es difícil circular a velocidad más alta de la marcada», sostiene su presidente Julio López de la Sen.

Así se lo ha hecho saber a la delegada de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento, Inés Sabanés, en una misiva en la que también advierte que parece «poco adecuado» el límite de 20 km/h en unos metros de esta vía —los comprendidos entre Fernando Garrido y Meléndez Valdés— cuando en el resto se puede circular a 50 km/h, mientras que en otras calles del mismo barrio el tope es de 30 km/h.

UNA MULTA

En el equipo de Manuela Carmena han explicado esta semana que en los primeros días de funcionamiento del radar, a partir del 25 de agosto, se habían contabilizado 400 vehículos transitando por esta zona y sólo se había interpuesto una denuncia. «La realidad variaría de estrechamiento a un carril [antes había dos] y la señalización correspondiente provoca una natural reducción de velocidad», señalaba una portavoz municipal.

Otro motivo por el que el registro de sanciones es prácticamente inexistente, aseguran desde el Consistorio, se debe a la presencia de los agentes de movilidad y al radar móvil «claramente visible». Según las mismas fuentes municipales, la finalización del dispositivo «dependerá de los resultados que se vayan obteniendo».

Plan 'anticoches' en el centro

● En 2018 se prohibirá la circulación a no residentes en un amplio perímetro en torno a Sol, incluida la Gran Vía ● Se ensancharán aceras y se ampliará el horario del SER en varias zonas

MARTA BELVER MADRID

Cuenta atrás para la puesta en marcha de una batería de medidas *anticoches* en el centro de Madrid. El Ayuntamiento va a aprobar en cuestión de semanas la versión definitiva de su Plan A de Calidad del Aire, cuyo objetivo en el horizonte de 2030 es que se hayan reducido un 50% las emisiones causadas por la movilidad urbana respecto a 2012.

El Gobierno de Manuela Carmena activará ya el año que viene algunos de los cambios que mayor incidencia van a tener en el tráfico rodado dentro de la M-30. El de mayor envergadura será la prohibición de la circulación salvo excepciones en un amplio perímetro en torno a la Puerta del Sol, incluida la Gran Vía, prevista para el primer trimestre de 2018.

Salvo cambios de última hora en el borrador del plan, todo el distrito Centro se transformará en una gran Área de Prioridad Residencial (APR) —que se rebautizará administrativamente como Área Central Cero Emisiones— al estilo de las ya existentes en los barrios de Cortes, Embajadores y Ópera. Por ella sólo podrán conducir los vecinos y trabajadores de negocios ubicados en la zona, taxis, VTC (Uber y Cabify), motos, vehículos de personas con movilidad reducida, coches eléctricos, autobuses y los proveedores de mercancías y servicios en comercios y viviendas.

Al resto de conductores sólo se les permitirá el acceso a este ámbi-

to blindado al tráfico si van a utilizar *parkings* públicos o garajes privados. Se eliminarán las plazas azules del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) y en los aparcamientos subterráneos se habilitarán más espacios para residentes «con el objetivo de liberar espacio viario para el peatón y la bicicleta».

Paralelamente, se definirán los proyectos para ensanchar las aceras de varias calles del distrito, donde hay empedradas más de 130.000 personas. Además de en la Gran Vía —una obra presupuestada en cinco millones de euros—, se reducirá la proporción de asfalto en Fuencarral, Hortaleza, San Bernardo, Princesa, Montera, Alcalá, Arena, Mayor, San Jerónimo, Huertas, Atocha, Lavapiés, Embajadores, Ribera de Curtidores y la Carrera de San Francisco, entre otras.

Al menos en todos estos trazados se limitará a 30 km/h la velocidad a la que se puede circular. Además, en algunos de ellos se priorizará el uso del transporte público y la bicicleta a través de la reserva de carriles específicos para estos vehículos siempre según el texto del borrador, que es susceptible de subir cambios antes de su aprobación final por la Junta de Gobierno.

La misma estrategia de reducción de espacio destinado al automóvil se aplicará en las principales arterias que conectan la periferia con el centro. En una primera fase se actuará en el eje Alcalá-Gran Vía —por

el que transitan a diario unos 30.000 vehículos—, el paseo de la Castellana, la avenida Ciudad de Barcelona hasta Vallecas, en la conexión de la A-3 con Conde Casal a través de la avenida de la Albufera, Bravo Murillo, Santa Engracia y Arturo Soria. Está previsto que la redacción de los proyectos se inicie este mismo año, por lo que a partir del próximo podría comenzar su ejecución.

También en 2018 estaba inicialmente prevista la reducción de la velocidad máxima en la M-30 y sus

La reducción de la velocidad en la M-30 a 70 km/h se aplazará hasta 2019

El objetivo es recortar en un 50% las emisiones que causa la movilidad urbana

accesos de 90 km/h a 70 km/h, una medida que hasta ahora se ha adoptado sólo de manera puntual durante los episodios de alta contaminación con el argumento —discutido por algunos estudios— de que a menor velocidad descienden las emisiones de NO₂ a la atmósfera. No obstante, en el Área de Medio

Ambiente y Movilidad explican que lo más probable es que esta limitación se posponga hasta 2019 para evitar que coincida con las restricciones a la movilidad que se aplicarán en los próximos meses en el centro.

Lo que en principio sí entrará en vigor el año que viene es la extensión del funcionamiento de los parquímetros en fines de semana y festivos en zonas aún por concretar «que presentan especiales características de demanda de transporte privado» fuera del horario habitual del SER —de lunes a viernes de 9.00 a 21.00 horas— y los sábados hasta las 15.00 horas—. Además, se pondrá en marcha un programa piloto de control del aparcamiento en barrios y distritos situados fuera de la M-30 que sufran el efecto frontera del pago por estacionar dentro de la carretera de circunvalación, como Ventas y Puente de Vallecas.

El Plan de Calidad del Aire incluye otras muchas medidas que se irán aplicando gradualmente hasta 2020 con un presupuesto global de 544 millones de euros para reducir de manera significativa los alrededores de dos millones y medio de coches que a diario circulan por Madrid. Las restricciones al tráfico irán acompañadas de otras actuaciones para promover la movilidad no contaminante, como un proyecto de priorización semafórica para los autobuses de la EMT y la ampliación de la red de carriles-bici.

Vía libre judicial al cierre de Garoña

● La Junta de Castilla y León critica la orden de clausura definitiva pero descarta ahora recurrir a la Justicia al tratarse de una «decisión política» del Gobierno central ● El PP vasco celebra el cese: «Llevábamos años pidiéndolo»

VÍCTOR MARTÍNEZ MADRID

Vía libre judicial al cierre de la central nuclear de Santa María de Garoña. La Junta de Castilla y León ha decidido no recurrir la orden del Gobierno central sobre el cierre definitivo de la instalación burgalesa al considerar que se trata de «una decisión política», según explican fuentes del Gobierno autonómico a este diario.

La actitud del Ejecutivo popular que dirige Juan Vicente Herrera choca con la respuesta judicial que dio el mismo Gobierno en el año 2009, cuando recurrió la orden de cierre firmada por el Ministerio de Industria, dirigido entonces por el socialista Miguel Sebastián, argumentando que era «arbitraria».

Es cierto que en estos últimos ocho años la situación de la politizada central ha cambiado drásticamente. En 2009 Garoña funcionaba a pleno rendimiento y su orden de cierre se vinculó a una decisión de política energética contemplada en el programa de Gobierno socialista: menos nucleares y más renovables. Las energías verdes se encontraban en esos momentos en plena ebullición en el país al calor del programa de primas puesto en marcha unos años antes. Castilla y León respondió entonces que la decisión «arbitraria e injustificable» sobre el cierre supondría un importante perjuicio económico para la región y, en concreto, para la provincia de Burgos.

Cuando el PP llegó a la Moncloa se suponía que el panorama iba a cambiar de lleno para la instalación. El candidato popular a la presidencia, Mariano Rajoy, llegó a hacer un mitin en el reactor proclamando que cuando llegara al poder su cierre — fechado en el año 2013 — sería revertido si las eléctricas solicitaban una renovación de la licencia de la central.

La situación nunca se llegó a producir. Una de las primeras reformas que tuvo que acometer el PP cuando llegó al Gobierno fue la energética, con el objetivo de poner fin al déficit estructural del sector y frenar la desorbitante escalada de la luz producida durante la crisis. Esa reforma incluía en su primera versión una batería de impuestos que penalizaba la actividad de las nucleares. Las eléctricas respondieron parando la central para evitar el efecto gravoso de los nuevos tributos al combustible nuclear, a pesar del compromiso público del Gobierno para seguir adelante con la instalación.

Y en punto muerto ha permanecido hasta hoy. El actual ministro de Energía, Álvaro Nadal, anunció el pasado mes de julio que definitivamente no se concedería una nueva licencia de operación a la central a pesar de contar con el visto bueno técnico del Consejo de Seguridad Nuclear (CSN). El Gobierno esgrimió



Central nuclear de Santa María de Garoña, en la provincia de Burgos. ARABA PRESS

DOS DE LOS HALLAZGOS DE CRUDO DE REPSOL, ENTRE LOS MÁS GRANDES DEL AÑO

Repsol ha situado dos de sus descubrimientos, los pozos Horseshoe en Alaska (Estados Unidos) y Savannah (Trinidad y Tobago), en la lista de los diez mayores hallazgos de hidrocarburos del mundo realizados hasta julio de 2017, según la consultora IHS Markit. Esta clasificación, que se utiliza como referencia internacional en el sector, es elaborada periódicamente

por esta empresa líder en información y datos del negocio del petróleo y el gas.

Anunciado a principios del pasado mes de marzo, el descubrimiento Horseshoe, realizado en Alaska y donde la petrolera española es socia de la estadounidense Armstrong Energy, es el mayor hallazgo de hidrocarburos logrado en los últimos 30 años en suelo estadounidense.

Los recursos identificados actualmente en la formación donde se obtuvo, denominada Nanushuk, son de aproximadamente 1.200 millones de barriles recuperables de crudo ligero.

Asimismo, a principios de junio, la petrolera presidida por Antonio Brufau y dirigida por Josu Jon Imaz anunció su mayor descubrimiento de gas de los últimos cinco años, realizado en Trinidad y Tobago, en los pozos Savannah y Macadamia, donde es socio de BP.

En concreto, este

descubrimiento se trata también del mayor hallazgo de hidrocarburos del país en la última década. La compañía estima unos recursos de unos 2 billones de pies cúbicos de gas, lo que equivale a dos años el consumo de gas en España.

Con estos hallazgos, Repsol suma 47 en los últimos diez años, situando, con Horseshoe y Savannah, diez de ellos entre los mayores del mundo en sus respectivos años. La mitad de ellos ya se encuentran en producción.

El Ejecutivo regional sí recurrió el cierre ordenado por Zapatero en 2009

El vicepresidente de la Junta considera que el cese supone «un error histórico»

mió que la instalación —la más antigua del país— llevaba parada varios años y su puesta en marcha requería inversiones que no la hacían viable dado su pequeño tamaño en comparación con el resto del parque.

La Junta de Castilla y León respondió rápidamente en boca de su vicepresidente, José Antonio De Santiago-Juárez, que la decisión suponía «un error histórico» de Madrid y dejaba la puerta abierta a la respuesta judicial. Pasado el mes de agosto, la decisión del Ejecutivo regional es no oponer esa batalla jurídica. En la decisión ha pesado que Nuclenor —empresa propietaria par-

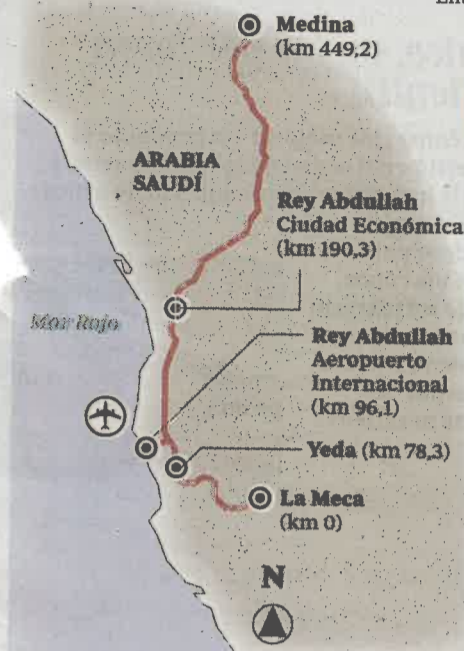
tipada por Endesa e Iberdrola— haya acatado el cierre. La segunda de estas eléctricas ya había anunciado públicamente meses antes su voluntad de no seguir operando la central.

El cierre de Garoña ha abierto una nueva grieta en las filas del PP. El cierre decretado por Nadal ha sido criticado en Valladolid pero muy aplaudido en Vitoria, la provincia vasca más próxima a la central. «Han sido muchos años trabajando por el cierre de Garoña. Quienes hemos luchado por ello celebramos hoy haberlo conseguido definitivamente», manifestó el mismo día el actual vicesecretario de Acción Sectorial del

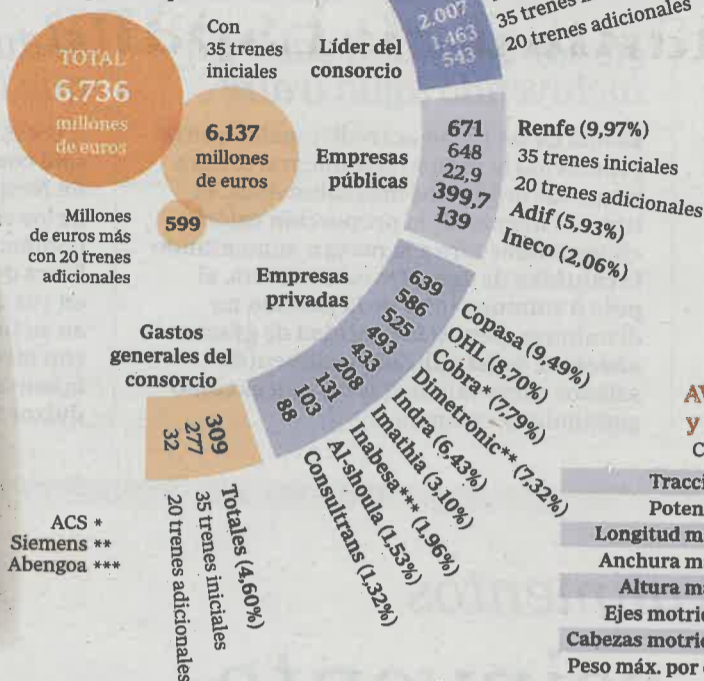
PP, Javier Maroto.

A pesar de no presentar recurso, el Gobierno de Castilla y León está estudiando algún tipo de contraataque en el marco de sus competencias. El propio De Santiago-Juárez anunció tras conocer la orden de cierre que la intención de la Junta era modificar sus impuestos medioambientales creando un nuevo tributo que grave el combustible nuclear que quede almacenado en la instalación. Los fondos recaudados por el nuevo impuesto irían destinados a financiar un plan de reindustrialización en la comarca burgalesa donde está instalado el reactor.

Proyecto del AVE a la Meca



Cómo se reparte el contrato Entre las empresas españolas



AVE 102 / 112 y TALGO 350

Características

Tracción	Eléctrica
Potencia	8.000 kw
Longitud máx.	200 m
Anchura máx.	2,96 m
Altura máx.	4 m
Ejes motrices	8
Cabezas motrices	2
Peso máx. por eje	17 tm

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento, Saudi Railway Organization y Talgo

ABC

Riad prevé que el AVE entre La Meca y Medina esté operativo en enero

► Las empresas del consorcio español creen que acabarán la obra en plazo

LUIS M. ONTOSO
MADRID

Cuenta atrás para la inauguración del tren de alta velocidad entre La Meca y Medina. El Gobierno saudí ya ha trasladado públicamente que mantiene los plazos previstos y que su intención es inaugurar la línea ferroviaria en el primer trimestre del año que viene, plazo concedido al consorcio español Al shoula cuando se renegociaron los términos del contrato en noviembre

del año pasado. Pero ahora Riad va, incluso, más allá, y concreta el mes en el que está previsto que arranquen las operaciones. Tal y como han publicado varios medios locales -entre ellos, «Saudi Gazette»- citando fuentes oficiales, se espera que el AVE del Desierto realice su primer viaje ininterrumpido entre La Meca y Medina el próximo mes de enero.

El pasado mes de julio el secretario de Estado de Infraestructuras español, Julio Gómez-Pomar, encabezó una delegación de directivos del grupo de empresas -formado por las públicas Ineco, ADIF y Renfe, y las privadas Cobra (ACS), OHL, Indra, Consultrans, Copasa, Dimetronic (Siemens), Imanthia, Inabensa y Talgo, además de las firmas saudíes Al Shoula y Al Rosan- y man-

datarios del país árabe para llevar a cabo un viaje de prueba entre Yeda y Medina. En el convoy se encontraban 470 pasajeros y, durante el último tramo del recorrido, alcanzó la velocidad máxima de 300 kilómetros hora.

Primer trimestre

En la información publicada por el medio del país árabe, estas mismas fuentes insisten en que el conjunto del proyecto Haramain estará finalizado antes de abril del año que viene. Para ello, las constructoras que ejecutan las obras de uno de los ramales que unirán el trazado principal con la estación del aeropuerto King Abdulaziz deberán agilizar los trabajos. «Todos los carriles se completará en el primer trimestre de 2018. La estación aero-

portuaria se está construyendo en cooperación con la Autoridad General de Aviación Civil», se limitan a señalar dichas fuentes.

Las empresas del consorcio español se muestran optimistas en cuanto a su capacidad para acabar la obra en plazo, si bien advierten de que esto no depende tanto de ellas como de la celeridad del consorcio chino-saudí que construye la plataforma de la vía para entregar los tramos pendientes. Queda, según explican fuentes del consorcio, por entregar entre 5 y 10 kilómetros de plataforma entre Yeda y La Meca, si bien se considera que se encuentra construido más de un 80% del trazado total. Del mismo modo, se han templado los ánimos en el grupo de empresas españolas, después de que el Gobierno saudí resolviera los problemas de liquidez y pusiera al día los pagos, que acumularon retrasos de varios meses. Asimismo, Riad reconoció cerca de 150 millones de euros en concepto de sobrecostos, pagos adicionales por la construcción de estaciones y un «bonus» en el caso de que anticipara el comienzo del servicio, en una fase inicial, antes de la conclusión de este año. Si el consorcio incumple este plazo pero respeta la fecha de inicio del primer trimestre de 2018, la demora no tendría penalización.

Para las empresas españolas es importante concluir a tiempo las obras. Más allá del éxito de este proyecto, que ha atravesado algunas fases turbulentas en las que a punto estuvo de descarrilar por los roces con Riad, en el horizonte más inmediato se encuentra el proyecto del Ejecutivo saudí por el que busca operadores ferroviarios e inversores internacionales para explotar conjuntamente la red ferroviaria del país, un trazado de pasajeros y mercancías que suma los 6.500 kilómetros.

En una reciente consulta pública, el Gobierno árabe especificó que el contrato, que se enmarca en profundo plan de reformas económicas Saudi Vision 2030, abarcaría la explotación de servicios en la línea Riad-Dammam, de 1.412 kilómetros, así como en el eje ferroviario Norte-Sur, de 2.390 kilómetros.

¿GRIETAS EN LOS MUROS?

GEOSEC

SOLUCIONARLO DE MANERA PERMANENTE ES FÁCIL



INSPECCIÓN TÉCNICA GRATUITA EN TODA ESPAÑA

Atención al Cliente
900 800 745

Patente Europea

www.geosec.es