

30 de abril y 3 de mayo 2017

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Un metro gigante para el Atlético... ABC, 30 de abril

Los bulevares y Santa Engracia estrenan los nuevos carriles bici... EL PAÍS, 30 de abril

Las constructoras olvidan el AVE en su oferta de colaboración con el Gobierno... ABC, 3 de mayo

Estación de Estadio Metropolitano

Un Metro gigante para el Atlético



ABC se adentra en la terminal, con el vestíbulo y el andén más grandes de la red, que se «estrenará» en agosto

SARA MEDIALDEA MADRID

Entre 68.000 y 72.000 espectadores: ese será el aforo del nuevo estadio Wanda Metropolitano, el nuevo hogar del Club Atlético de Madrid, en el que el equipo jugará ya la próxima temporada de la Liga de Fútbol. Para transportar a esa cantidad de asistentes, además de la red viaria, se cuenta con una estación de metro a las mismas puertas del campo. Pero no es una estación cualquiera: Estadio Metropolitano, como se llamará desde el próximo verano, es una «superestación» que supera en dimensiones a cualquiera otra de las 301 existentes en la red madrileña.

No tiene la belleza y majestuosidad de la estación Komsomoksjaya de Moscú, con su cúpula gigante, ni resulta tan asombrosa como la caverna deco-

rada de la T-Centralen Station de Estocolmo, pero la futura estación de Estadio Metropolitano -hasta ahora Estadio Olímpico- resulta igualmente impactante cuando se visita por primera vez. Porque sus dimensiones son, sencillamente, colosales.

Macro instalación

En realidad, los usuarios de Metro que quieran llegar en este medio de transporte hasta el estadio del Atlético de Madrid van a utilizar la estación que se creó pensando en el sueño olímpico madrileño: la estación que iba a ser Estadio Olímpico, ahora será Estadio Metropolitano.

Sus dimensiones se calcularon precisamente para alojar grandes espectáculos de masas, como puede ser la inauguración y la clausura de unos Juegos Olímpicos. Pero descartado por la fuerza de los hechos el sueño olímpico, la instalación tendrá ahora otros

usos, en los que también son precisas sus colosales dimensiones.

Tiene, de hecho, capacidad para 7.950 personas, lo que quintuplica de largo la que ahora tiene la estación de Pirámides, la más cercana al estadio Vicente Calderón, con capacidad para 1.470 personas.

La de Metropolitano es, por tanto, la estación con más capacidad de toda la red, la más larga de todas, la que tiene más tornos, más espacios y vestíbulo, etcétera. Solo por dar un dato, frente a los andenes convencionales de Pirámides, que cuentan con unas dimensiones de 363,4 y 370 metros cuadrados, los de Metropolitano tie-

nen 712,5 metros cuadrados -el doble- cada uno de los laterales, y 2.550 el central.

En Metro ya están preparados para la llegada de una gran cantidad de usuarios a esta estación, a partir de septiembre. Sus responsables saben que cuentan con una macro instalación, y así lo señalan en un reciente informe que maneja la Consejería de Transportes, dirigida por Pedro Rollán.

Vías laterales

En él, se señala que la estación se diseñó pensando ya en el movimiento de grandes masas, y así se ve en cada uno de sus detalles. Por ejemplo, sus andenes están configurados de manera que permiten una gran afluencia de público: en lugar de uno a cada lado y las vías en el centro, en este caso se ha elegido la opción contraria: un enorme andén central, más ancho y largo que el resto de los existentes en la red, y las vías a ambos extremos del mismo.

De este modo, se incrementa su capacidad y es más fácil ajustar la demanda de viajeros en los momentos puntuales de llegada al estadio o finalización del encuentro.

Hasta la decoración tiene motivos

Cinco veces más
La estación del Estadio Metropolitano quintuplica en capacidad a la de Pirámides, en el Calderón

Más frecuencias
Está diseñada con grandes «sacos» que permiten una rápida sucesión de trenes y aumentar las frecuencias

El enorme andén central de la estación, de los de mayor capacidad de la red de Metro de Madrid, con 2.550 metros cuadrados

Cuándo, cuánto y cómo

Agosto

A partir del próximo verano, la estación cambiará de nombre, y pasará de ser Estadio Olímpico a convertirse en Estadio Metropolitano.

Dos vestíbulos

Son los que tiene en la actualidad la estación, aunque solo uno de ellos está operativo. Además, cuenta con un acceso, de tres previstos.



La entrada a la estación de Metro. Al fondo, el estadio

INMA FLORES

Capacidad

La estación que dará servicio al nuevo estadio de fútbol del Atlético de Madrid tiene capacidad para cerca de 8.000 personas, lo que supone más de cinco veces lo que ahora puede soportar la de Pirámides, la más cercana al actual campo rojiblanco.

2,50 millones

Es lo que costaría construir el acceso al segundo vestíbulo, diseñado originalmente en forma de rampa circular. El vestíbulo existe, pero sin acceso.

68.000 asientos

Son los que, como mínimo, tendrá el nuevo Estadio Wanda



Metropolitano, que albergará al club de fútbol Atlético de Madrid desde la próxima temporada. Estas dimensiones obligan a contar con una estación de Metro con capacidad para absorber esa demanda.

permitirán preparar trenes para una rápida sucesión, pudiendo incrementar de este modo la frecuencia de paso de convoyes. Los accesos también están diseñados para favorecer la movilidad de grandes multitudes, como las que salen de un estadio de fútbol al acabar un partido de Primera división.

En la actualidad, la estación cuenta con tres andenes. El central es el que comunica las líneas 7 y 7B (Metro Este). Solo está operativo un vestíbulo de los dos existentes, y un acceso de los tres inicialmente previstos. Al primero, el vestíbulo abierto, se llega a través de un acceso en forma de templete, situado en la calle de Estocolmo.

Acceso pendiente

La estación tiene además un acceso directo, mayor que el actualmente abierto, situado en el parque que está junto al estadio, y que hoy no está operativo porque tampoco se ha urbanizado la zona que le rodea. Este será el paso natural de la mayor parte de los futuros usuarios que entren o salgan del estadio deportivo.

El segundo vestíbulo no tiene acceso; no llegó a realizarse en su día. Solo quedará una salida de emergencia de la estación.

Por dentro, la estación se encuentra plenamente operativa. Puede conectarse al entorno del estadio en el momento en que este se urbanice, como se ha señalado, enlazando con el enorme vestíbulo principal.

Abrir el segundo vestíbulo

En caso de que se considerara necesario, sería posible incrementar esta oferta, mediante la puesta en marcha del segundo vestíbulo, que, como se ha señalado, está terminado, aunque no tiene construido el acceso a la calle. En el diseño inicial de la estación, se planteaba para él un acceso muy vistoso, en forma de rampa circular, de unos 120 metros de longitud, cuya construcción los técnicos de la consejería de Transportes calculan que rondaría los 2,5 millones de euros de inversión.

Habría que concretar el planteamiento final de este acceso en función de la urbanización exterior, y añadirle las instalaciones necesarias para el uso del mismo: ascensores, escaleras mecánicas, barrera de peaje, billeteiras, alumbrado, etcétera.

deportivos: en las paredes del gran andén aparecen una sucesión de figuras masculinas corriendo y saltando, de manera que al paso de los convoyes, se produce una ilusión de movimiento. Por lo demás, todo está diseñado para facilitar el paso de grandes cantidades de personas: amplias escaleras, espacios abiertos y los mínimos obstáculos arquitectónicos de por medio.

Otras particularidades de su diseño, que la hacen especialmente útil para dar servicio a grandes aglomeraciones, es la existencia en sus túneles de grandes fondos de «saco» que

LOTE DE PISOS EN VENTA

ALQUILERES EN RÉGIMEN DE RENTA ANTIGUA

Superficie: 1.179 m²
18 viviendas

Precio Lote
2.144.000€

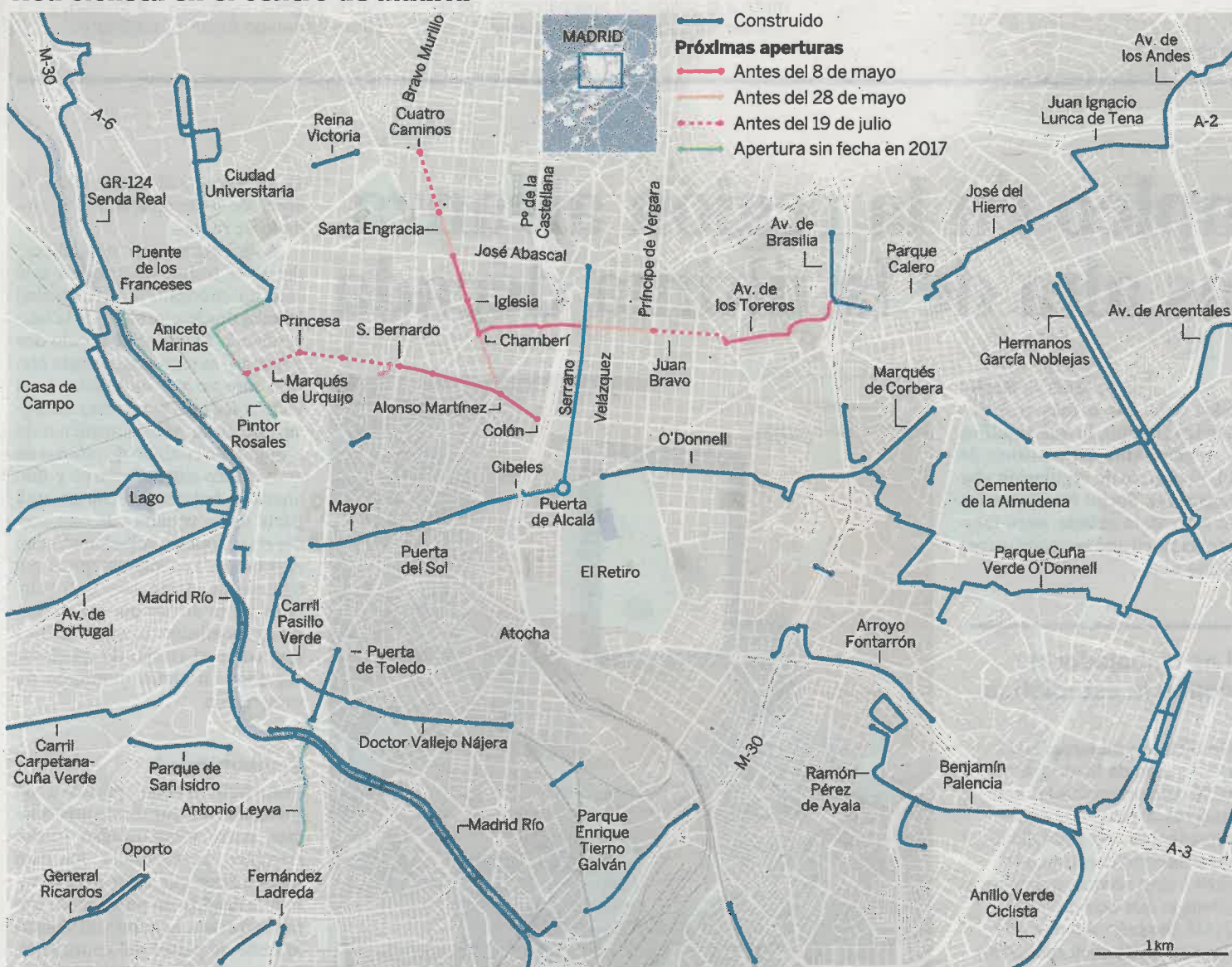
T. 607 97 00 81 - 91 781 86 46

Junto Madrid Río



MADRID

Red ciclista en el centro de Madrid



Fuente: Ayuntamiento de Madrid y elaboración propia.

EL PAÍS

Toledo-Antonio Leyva y avenida de Oporto-Eugenia de Montijo, bulevares y prolongación de Madrid Río desde la calle de Aniceto Marinas hasta el Puente de los Franceses. Estos carriles conectarán con otros ya existentes y quitarán espacio al vehículo privado. "El modelo de las ciudades llenas de coches está agotado", señala una portavoz municipal.

Las inauguraciones de los recorridos de bulevares, Santa Engracia y avenida de los Toreros se harán por etapas: el primer tramo en los bulevares —de la glorieta de San Bernardo a Alonso Martínez— y la primera fase de Santa Engracia —de Chamberí a José Abascal—, así como la avenida de los Toreros y el puente de Eduardo Dato abrirán en unos días, el 8 de mayo.

Tramos en mayo y julio

El 28 de mayo abrirán nuevos tramos de carril bici en Santa Engracia, desde Alonso Martínez a la plaza de Chamberí y a la rotonda del Pintor Sorolla, y de la intersección de José Abascal a la de Ríos Rosas; también se podrá utilizar ya la infraestructura de Juan Bravo, desde Serrano a Príncipe de Vergara. Por último, el 19 de julio deben estar acabados los tramos que enlacen Ríos Rosas con la glorieta de Cuatro Caminos, así como los tramos de los bulevares desde Pintor Rosales a Princesa, de Princesa a Blasco de Garay y de ahí a la glorieta de San Bernardo. Además, ha de finalizar también el último tramo de Juan Bravo, entre Francisco Silvela y Príncipe de Vergara.

Cuando se completen todas las fases, el 19 de julio, habrá un carril para ciclistas que atravesará la capital desde el parque del Oeste (Marqués de Urquijo) hasta la Castellana (en la plaza de Colón) que enlazará con otro de Alonso Martínez a Cuatro Caminos a través de Santa Engracia. Además, se podrá circular separado del tráfico desde la plaza de Chamberí a la avenida de los Toreros.

El subdirector de Movilidad Sostenible destaca que varios de estos recorridos discurren por el distrito de Chamberí, donde hay muchos alumnos que acuden a sus colegios en bici tras inscribirse en el programa Stars. "Tenemos que enseñar a las nuevas generaciones que la bicicleta puede ser un elemento de cultura, una forma de moverse en su día a día", señala Corral.

Aunque todavía no se ha inaugurado ninguno de los recorridos, el trazado de los bulevares ya ha motivado críticas. "Un punto conflictivo van a ser los giros. Los coches tendrán que cruzar el carril bici en algunos puntos y será difícil verlos", denuncia Iván Villarrubia, del blog *En bici por Madrid*. "Otro problema es que la bici va en el segundo carril, con autobuses y taxis pasando por la derecha y los coches por la izquierda. No creo que quienes no usen la bici se animen a hacerlo con este diseño", añade Villarrubia. El Ayuntamiento responde que la delimitación del carril bici en esa calle tendrá una pequeña barrera ligera de caucho, que lo separará del tráfico. Está por ver si ese modelo consigue evitar que coches y motos invadan el nuevo carril.

Los bulevares y Santa Engracia estrenan los nuevos carriles bici

MIGUEL ÁNGEL MEDINA, Madrid

El Ayuntamiento de Madrid ultima la construcción de varios carriles bici segregados que pretenden crear largos trayectos por los que los ciclistas puedan circular separados del tráfico. Se trata de los ejes del parque del Oeste a la plaza de Colón (los bulevares), de Alonso Martínez a Cuatro Caminos (por Santa Engracia) y de la plaza de Chamberí a la avenida de los Toreros (por Juan Bravo). Todos ellos abrirán en tres fases, la primera el 8 de mayo, la segunda el 28 del mismo mes y la última en julio. La inversión es de ocho millones de euros.

"Me encantaría ir en bici al trabajo, pero no me atrevo. Los coches van demasiado rápido y me da miedo. Si hubiera carril bici"... Carmen, vecina de Arganzuela, expresa sus temores a la hora de utilizar la bicicleta por la capital. Aunque todo el mundo tiene interiorizado que la bici se puede usar en los parques, no tantos la emplean como medio de transporte. "El límite de 30 km/h en los ciclocarriles se cumple poco. Yo no dejo a mi hija que vaya en bici en esas condiciones", dice Carlos Corral, subdirector de Movilidad Sostenible del Ayuntamiento.

"Los ciclocarriles han cumplido una labor importante de darle una mayor visibilidad a la bici, pero no consiguen el atractivo que tiene una vía exclusiva ciclista, y además tampoco redu-

cen la capacidad vial para el tráfico motorizado", coincide Miguel Andrés, de la asociación ciclista Pedalibre.

El Consistorio está construyendo nuevos recorridos ciclistas con el objetivo de hacer más interesante el uso de ese vehículo y lograr que más madrileños lo utilicen. "Para conseguir eso, para dar el salto, hay que hacer itinerarios con una cierta protección del tráfico, a fin de lograr que nuevos usuarios se animen", explica Corral. Para ello, el Ayuntamiento invierte este año ocho millones de euros —frente a los 400.000 euros del año anterior— para construir 30 kilómetros de vías ciclistas en las calles de Santa Engracia, avenida de los Toreros, Gran Vía de Hortaleza, paseos de Moret-Pintor Rosales, Puerta de



Nuevo carril bici instalado en la calle de Sagasta. / KIKE PARA

Asociaciones ciclistas a favor y en contra

"Los nuevos itinerarios suponen un peligro para los ciclistas", denuncia Iván Villarrubia, del blog colectivo *En bici por Madrid*. Critica que el trazado de los bulevares no aumenta la seguridad porque la bicicleta va encajada entre el tráfico, mientras que en Santa Engracia los vehículos

atravesarán el carril bici creando conflictos. "Lo más positivo es quitar espacio al coche, en eso hay unanimidad de los ciclistas", dice.

En cambio, Miguel Andrés, de Pedalibre —que en marzo firmó un manifiesto con 25 asociaciones apoyando los trazados—, cree que "la valoración es positiva" y que los nuevos itinerarios atraerán a más gente. "Los carriles bici tienen que formar parte de las infraestructuras, sin despreciar el ciclocarril", señala.

Proyectos

Cercanías de Barcelona

Uno de los principales proyectos marcados como prioritarios es la construcción de la «línea orbital de cercanías de Barcelona», entre Villanueva y Geltrú y Mataró, por 4.000 millones de euros.



Alta Velocidad Zamora-Orense

Es el paso definitivo en la comunicación de AVE entre Galicia y el resto de España. Parte del AVE Madrid-Valladolid en la localidad de Olmedo y su importe se eleva a 1.077 millones de euros.



Las constructoras olvidan el AVE en su oferta de colaboración con el Gobierno

► La patronal solo considera prioritarios nueve proyectos de alta velocidad ferroviaria de un total de 814 obras

LUIS M. ONTOSO
MADRID

La pasada semana la plana mayor del sector de la construcción acudió al céntrico Casino de Madrid para respaldar de forma unánime a la patronal del sector, Seopan, en la presentación de su propuesta al Gobierno de colaboración público-privada. Penalizadas por sucesivos años de ajustes presupuestarios -de hecho, el proyecto de ley de las cuentas públicas de 2017 contiene un recorte en la partida de inversión en infraestructuras del 20,57% hasta los 7.540 millones de euros-, las firmas constructoras buscan alternativas y apelan a esta fórmula mixta de financiación como bálsamo de Fierabrás para impulsar la inversión en obra pública.

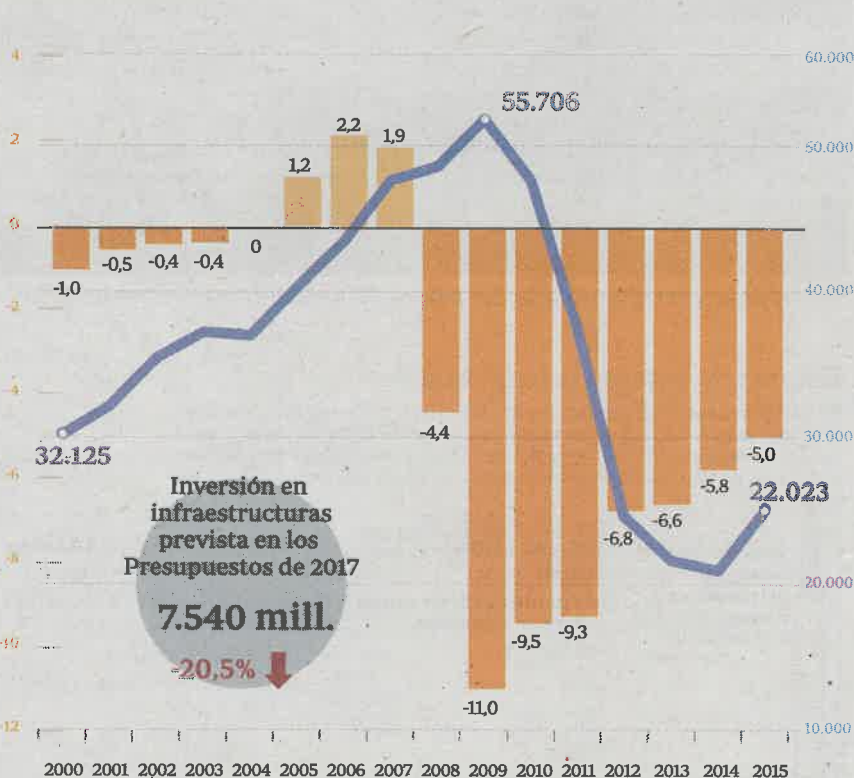
En un exhaustivo documento -dos tomos de 524 páginas, en su conjunto- la organización (conformada, entre otras, por Abertis, Acciona, ACS, FCC, Ferrovial, Sacyr, OHL, Isolux y Grupo San José) propone 814 nuevos proyectos con un coste final (impuestos incluidos) de 103.780 millones de euros. Se trata de un extenso catálogo de obras que, debido a que estas inversiones se hallan o se han hallado en el pasado en fase de planificación, serían realizables, según la organización, en el periodo 2017-2021.

Este documento resulta relevante no solo porque constituye una reclamación documentada y nítida por parte de todas las empresas del ramo, sino porque el propio ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha reconocido que representa un buen punto de partida de cara al plan de colaboración público-privada en el que trabaja el Gobierno para esta legislatura.

En línea con el estudio preliminar que Seopan presentó en 2015 junto a

Inversión y déficit público

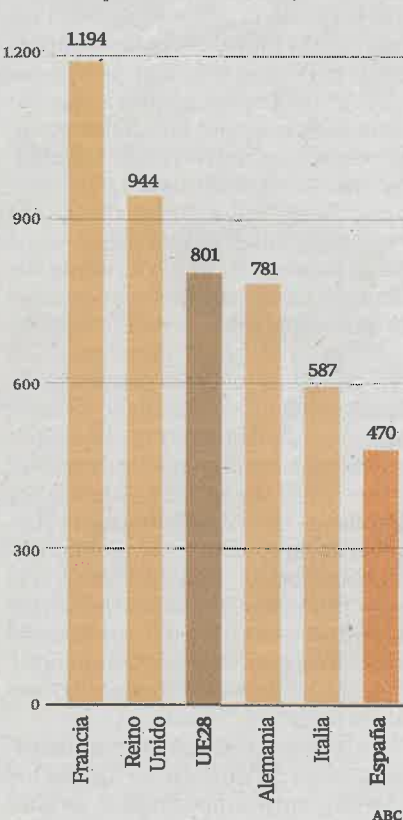
Déficit
En millones de euros



FUENTE: Seopan

Inversión pública
En euros

Ratio inversor
En euros por habitante (2014)



la consultora A. T. Kearney (y al que en la última edición se ha sumado la ingeniera Sener), las constructoras dan prioridad a las denominadas infraestructuras sociales: tratamiento del agua, medio ambiente, así como transporte y urbanismo. Y relegan a la mínima expresión la que ha sido una de las principales apuestas en la planificación de las infraestructuras de los sucesivos gobiernos durante las dos últimas décadas: el transporte ferroviario de alta velocidad.

De esos más de 800 proyectos, en cuya selección se tiene en cuenta el

importe de la obra como su beneficio social, únicamente nueve están destinadas al desarrollo de la red de AVE.

Un 3% de las inversiones

En concreto, las compañías consideran necesarias en este terreno actuaciones por 3.631 millones de euros, cerca de un 3,5% del total del programa de inversión y casi un 7% de la dotación en ferrocarril (53.363 millones). Se trata de la segunda línea de actuación con menos proyectos identificados como prioritarios dentro del segmento del transporte, solo por delan-

te de la logística ferroviaria (699 millones) y muy por detrás del capítulo de vías urbanas (24.257 millones), el ferrocarril convencional (18.368 millones), los servicios de cercanías (15.765 millones), metro (14.900 millones) y vías urbanas (7.625 millones). Seopan hace mención especial, en el caso de la alta velocidad, a las actuaciones en el tramo Zamora-Orense (el AVE a Galicia), la extensión de la línea ferroviaria de León a Asturias, el eje Sevilla-Huelva, la «Y» vasca y la prolongación de Valladolid a Vitoria, pasando por Burgos.

Y ello pese a que el informe deja constancia de las externalidades positivas de la alta velocidad. La patronal, en este sentido, cifra en 8.561 millones de dicho beneficio social que se deriva de dicha inversión, para el que se computa tanto el ahorro de tiempo de

Necesidades de Cataluña

La mayor parte de las necesidades de inversión en ferrocarril se concentran en Cataluña, con un importe de 14.899 millones de euros

Cierre de la M-50

Este proyecto, para el que se ha redactado un estudio de viabilidad, cerraría por el norte la M-50 madrileña entre la A-1 y la A-6. Se construiría para aliviar el tráfico de la M-40. Se estima que tiene un importe de 2.300 millones.

Ferrocarril en Tenerife

El Tren del Sur es un proyecto redactado por el Cabildo de Tenerife que fue paralizado en 2011 por motivos económicos. Recorrería la costa este de la isla. Costaría 1.800 millones de euros.



Metro de Sevilla

El informe destaca como uno de los proyectos prioritarios la construcción de la línea 4, circular metropolitana, de Sevilla. Tendría una longitud de 17,7 kilómetros y un coste aproximado de 1.342 millones de euros.

viaje (1.980 millones), ahorro en costes de operación (4.505 millones) y la eficiencia ambiental (2.076 millones). Se trata del segundo medio de transporte ferroviario con la mayor tasa de rentabilidad de este tipo, con un beneficio social dos veces superior a su coste económico, solo por detrás del transporte logístico (8 veces superior) y por encima de los trenes de cercanías (1,8), el ferrocarril convencional (1,6) y metro y tranvía (1,3).

Por comunidades autónomas, la mayor parte de las necesidades de inversión en ferrocarriles se concentran, según el documento, en Cataluña (con una inversión necesaria de 14.899 millones, el 79% de los cuales deberían ser asumidos por el Estado), Andalucía (10.542 millones) y la Comunidad de Madrid (6.006 millones de euros).

Aparte de estos proyectos, las constructoras proponen al Ejecutivo 510 proyectos por 12.014 millones para la mejora de las infraestructuras del agua, para evitar las sanciones de la Comisión Europea por el incumplimiento de las directivas comunitarias; 6.522 millones para el tratamiento de residuos y conservación medioambiental, amén de un catálogo de actuaciones en carreteras (31.881 millones).

Modificaciones normativas

De manera paralela, las empresas determinan que se deberían abordar diversas reformas normativas y mejo-

ras, tanto en la fase inicial de preparación de los concursos públicos, como en el momento de la licitación y ejecución de los contratos. Por ejemplo, solicitan la creación de una «verdadera unidad» para el desarrollo de los proyectos de colaboración público-privada (ya que «el actual registro», a su juicio, «no cumple esta función»), una mayor cooperación entre las distintas administraciones, la redacción de manuales basados en las guías que publica el Banco Europeo de Inversiones para analizar la viabilidad y el análisis coste-beneficio, aumentar el tiempo entre la publicación de los anuncios y la presentación de las ofertas y una «mayor definición y aplicación de las bajas temerarias».

Para todo ello, sin embargo, se antoja imprescindible un pacto entre las formaciones políticas en materia de infraestructuras, uno de los principales cometidos del departamento que dirige Íñigo de la Serna. El ministro de Fomento ya ha avanzado que dispone de un borrador para articular un acuerdo cuya duración debería elevarse a dos legislaturas, y para cuya aprobación el PSOE se erige, nuevamente, como pieza clave. De hecho, De la Serna detalló que presentará el documento a los partidos el próximo mes de junio, una vez que se hayan despejado las incógnitas sobre el liderazgo del partido socialista. El propósito: evitar los excesos del pasado y atraer a los inversores privados.

103.780 millones

En el documento remitido al Gobierno, la patronal de la construcción identifica 814 obras prioritarias por un coste de 103.780 millones de euros

Principales propuestas

Tratamiento de agua

El informe identifica 510 medidas o actuaciones con una inversión total de 9.929 millones de euros (12.013 millones si se incluyen los impuestos). La mayor parte de ellas (2.896 millones) están diseñadas para obras de depuración, seguidos por los proyectos para riego (2.404 millones), conducciones (1.679) y presas (765). Diversas de estas inversiones están vinculadas a las directivas de obligado cumplimiento de la Unión Europea. De hecho, España tiene abiertos varios expedientes sancionadores por este motivo.

Proyectos de carreteras

El informe titulado «Análisis de la inversión en infraestructuras prioritarias de España» identifica un total de 171 «actuaciones de proyectos prioritarios de carreteras en fase de planificación» con 26.349 millones de euros de inversión. La mayor parte de esta dotación se concentra en

el Estado (68%) y la restante en las comunidades autónomas (32%). Por tipo de vía, el 76% se corresponde con carreteras interurbanas y el 24% restante con vías urbanas. Madrid, con 4.738 millones, es la comunidad con mayor necesidad de este tipo de inversiones.

Tren convencional y cercanías

En cuanto al transporte ferroviario, el documento establece 101 actuaciones de proyectos prioritarios por 43.605 millones de euros de inversión. Especialmente significativas son las partidas para transporte convencional (15.180 millones) y servicios de cercanías (13.029 millones). Para el tren de alta velocidad se estima necesario una dotación de 3.631 millones.

Residuos y medio ambiente

La patronal señala proyectos por 5.390 millones de euros (6.522 millones de euros con impuestos), para cumplir con los compromisos fijados para 2020 por la directiva marco.

**NO HACE FALTA
SER UN EXPERTO
PARA INVERTIR
EN ORO**

DEGUSSA-MP.ES

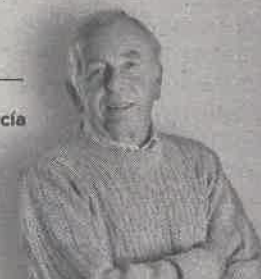
Calle Velázquez, 2. Madrid / 911 982 900



« Los fondos y las acciones varían constantemente. Por eso decidí invertir en oro. Ahora leo las noticias económicas sin sobresaltos. Degussa me da toda la confianza y seguridad que necesito. »

Pedro García
Pensionista

Degussa 
GOLD UND SILBER.



Degussa Oro, la inversión segura