

Aguirre exige a Fomento que solucione los problemas de la T4

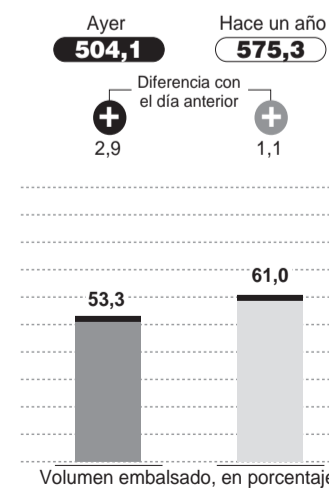
F. JAVIER BARROSO, Miami
La presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre, calificó de "realmente chocante" la situación que se ha vivido en la nueva terminal del aeropuerto de Barajas, la T4, que motivó la pérdida de unas 24.000 maletas el pasado sábado y que se estropeará el tren que une ambos edificios de la nueva estación, el domingo. La titular del Ejecutivo regional, que está de viaje en Miami para promocionar el turismo en el Estado norteamericano de Florida, hizo una llamada de atención a la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) para que se tomen medidas urgentes que solucionen los problemas de la T4.

Aguirre reconoció que, cuando se pone en marcha una nueva terminal, "es lógico" que se produzcan fallos. A renglón seguido recordó que la obra civil de la T4 fue terminada en febrero de 2004, por lo que Fomento ha tenido tiempo suficiente para ponerla en marcha sin errores. Según la presidenta regional, hay que dar "un adecuado servicio a los ciudadanos", a los que se debe tratar como "clientes". En caso contrario, se desplazarán a otras terminales de Barajas e incluso a otros aeropuertos, "lo que sería muy negativo para Madrid". "Ante el hecho de que un trenecito que une dos edificios se pare, hay que tener pensado una solución para que no ocurra, como sucedió ayer [por el domingo] con mi vuelo a Miami", concluyó Aguirre.

La presidenta mantuvo ayer un desayuno de trabajo con una veintena de empresarios españoles establecidos en Florida, en sectores como informáticos, editoriales, artes gráficas, lácteos y aerolíneas. Luego, la presidenta inauguró la feria de productos alimenticios Mediterranean Experience 2006 en el centro de convenciones de Miami Beach, en la que participa una veintena de empresas madrileñas de vinos, aceitunas, dulces y pescados, entre otros sectores. Después dio una conferencia en la Universidad Internacional de Florida, donde expuso cómo Madrid ha sido, en su opinión, la región que mejor ha aprovechado el traspaso de competencias a las comunidades autónomas. La jornada terminó con un encuentro con operadores turísticos, a los que presentó 22 medidas que pondrá el Gobierno regional para aumentar hasta 2007 en un 12% los turistas de EE UU que visitan la Comunidad de Madrid.

Reservas de agua

En millones de metros cúbicos



Entrada al túnel que desde ayer conecta la M-30 norte con la autovía de Valencia. / ULY MARTÍN

Un nuevo túnel permite salir a la A-3 desde la M-30 sin pasar por Conde de Casal

Gallardón inaugura la primera fase de la reforma del nudo de la carretera de Valencia

VERA GUTIÉRREZ CALVO, Madrid
Los 1.200 conductores que cada hora tratan de salir de la M-30 (procedentes del norte) para tomar la autovía de Valencia (A-3) pueden hacerlo directamente, a través de un túnel, sin tener que entrar en

Madrid, parar en dos semáforos y cruzar la congestionada plaza del Conde de Casal. El alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, inauguró a mediodía de ayer el nuevo subterráneo, de medio kilómetro de longitud (más las rampas), que ha costado 63,5 mil-

lones de euros y ha tardado año y medio en construirse. Aún queda por inaugurar, el próximo otoño, otro túnel similar pero en sentido contrario, que permitirá acceder desde la autovía de Valencia a la M-30 en sentido sur.

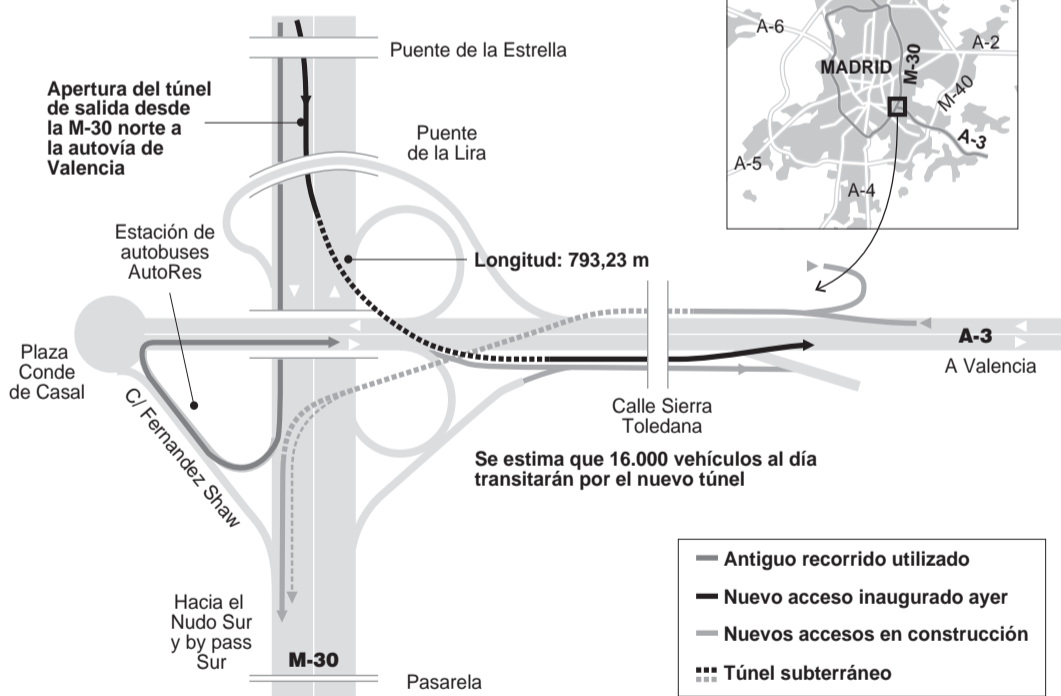
El de la autovía de Valencia era, hasta ayer, uno de los nudos de conexión con carreteras nacionales "peor resueltos" de la M-30, según el alcalde. Porque no cumplía su función: los conductores que venían desde la M-30 norte no podían acceder directamente a la A-3 por ese nudo, sino que tenían que volver a entrar en Madrid, subir por la calle de Fernández Shaw (Carlos y Guillermo) hasta la plaza del Conde de Casal, esperar que se pusieran en verde dos semáforos distintos y por fin enfilar la avenida del Mediterráneo y la A-3 (véase gráfico).

A la complicación del giro se añadía el hecho de que en Fernández Shaw está la estación de autobuses AutoRes, así que coches y autobuses acababan atascados. Según los datos del Ayuntamiento, el movimiento M-30 norte-A-3 tiene una intensidad media diaria de 16.000 vehículos, unos 1.200 coches a la hora.

El nuevo túnel termina con eso. Nace en la M-30, pasado el puente de la Estrella, y sale a superficie 793 metros más allá, en la autovía de Valencia a la altura de Moratalaz. De esos casi 800 metros, 452 son bajo cubierta y el resto son rampas. El túnel, construido por la empresa Sacyr, tiene dos carriles y ha costado 63,5 millones de euros: más del doble, por ejemplo, que el túnel de la calle de O'Donnell (a pesar de que éste mide mucho más: 1,4 kilómetros). "Es un presupuesto importante, pero es que el túnel es importante. Y cuenta con los más modernos sistemas de seguridad", argumentó Gallardón.

El alcalde auguró que el nue-

Nuevo enlace de la M-30 con la A-3



Fuente: Ayuntamiento de Madrid.

EL PAÍS

vo subterráneo aliviará enormemente la próxima Operación Salida de Semana Santa, y subrayó que la obra ha sido terminada e inaugurada "en 18 meses, seis meses antes del plazo fijado". En realidad, el plazo de 24 meses fue dado en septiembre de 2004 para este túnel exclusivamente, sino para toda la obra de remodelación del nudo de la A-3. Y esa remodelación —con un presupuesto total de 170,7 millones de euros— no ha concluido.

Aún queda por terminar otro túnel, que facilitará el movimien-

to de vehículos opuesto: de la autovía de Valencia a la M-30 sur —bifurcándose después en dos salidas: al nudo sur, en superficie, y al futuro *by-pass* o doble túnel sur de la M-30—. Cerca de 24.000 coches usarán ese túnel, según Urbanismo, y se evitarán la vuelta que tienen que dar ahora por el puente de la Lira, que quedará para uso peatonal. El resto de movimientos —de la M-30 sur a la A-3 y de la A-3 a la M-30 norte— permanecerán como están, en superficie, porque se realizan por ramales directos.

Gallardón, que recorrió a pie el túnel acompañado por la concejal de Urbanismo, Pilar Martínez, y todos los altos cargos de ese departamento, pidió "disculpas" por las molestias de las obras e insistió en lo dicho otras veces: que la reforma de la M-30 es el "mayor proceso transformador realizado en Europa en las últimas décadas" y que los madrileños entienden que era mejor "concentrar todas las obras en tres años". "Luego [a partir de 2007] ya no harán falta más infraestructuras en Madrid", dijo.