

NOVASIAS de la VIDA


EL DATO DEL DÍA

Lactancia materna

Solo 3 de cada 10 mujeres siguen con la lactancia materna durante 6 meses, período mínimo recomendado por la OMS

FUENTE: Asociación Española de Pediatría



8  españolas

AMAMANTAN A SU BEBÉ CUANDO DAN A LUZ TRES CONTINUÁN A LOS SEIS MESES

Una reforma necesaria

Páginas 26 y 27 >>>

Cercanías pasará página con más vías y estaciones y mejores andenes

El plan prevé inversiones por 4.000 millones de euros, de los que 2.250 ya se están empleando

Se construirán 25 kilómetros y se desdoblarán los tramos que todavía mantienen la vía única

CRISTINA BUESA
BARCELONA

Hoy por hoy cuando un tren Civia doble entra en una estación, los pasajeros deben preocuparse de si el andén será suficientemente largo. Unas 50 estaciones de Cercanías, casi la mitad de la red, tienen este problema. Solo es un ejemplo, pero revela la situación en la que se encuentran las instalaciones de este transporte público. También la infraestructura ha quedado obsoleta ya

que la catenaria o las subestaciones eléctricas no se han sustituido desde hace décadas. Y todavía hay dos líneas con tramos de vía única. Lo que origina que el número de convoyes que circulan por hora sea casi testimonial. Cercanías no solo necesita un lavado de cara, precisa una remodelación a conciencia.

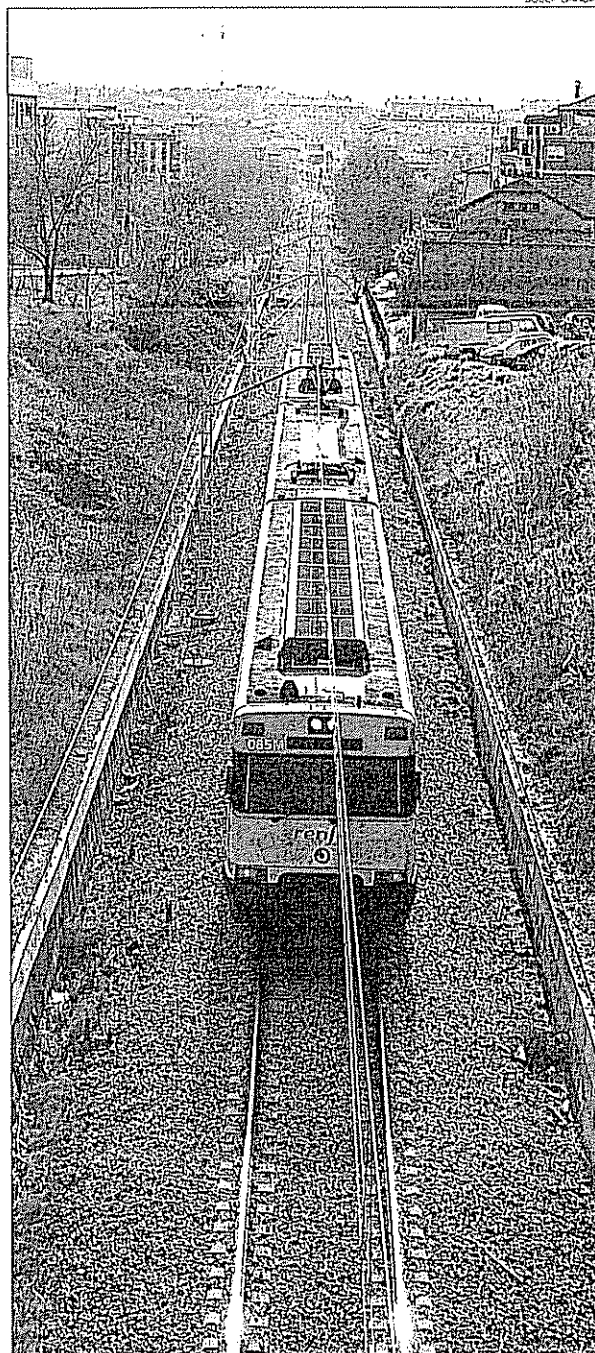
El Consejo de Ministros aprobó el viernes el plan que debe favorecer esta transformación, cuyo coste asciende a 4.000 millones de euros a invertir hasta el 2015. De estos hay proyectos por valor de 2.250 que ya están en marcha. Ayer, un viejo conocido de las infraestructuras ferroviarias barcelonesas, el ahora secretario de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán, se encargó de desgranarlo.

«EXPERIENCIA PROPIA» // A mediados del 2007, el alto cargo de Fomento se instaló en Barcelona durante seis meses para tratar de gobernar la caótica llegada del AVE a Sants. En aquellos días, no solo se produjeron los socavones de Bellvitge, sino que las incidencias eran diarias.

«Por experiencia ajena y propia», dijo ayer en algún momento Morlán, recordó la sensación de lata de sardinas que vivió en propia piel en el Clot. Uno de los aspectos que contempla el plan es que los andenes de las estaciones sean un lugar mínimamente transitable, algo que podría parecer obvio pero que no siempre sucede. En esos casos, se ampliarán hasta un mínimo de tres metros. También se eliminarán las barreras arquitectónicas, que no solo dificultan la vida de quienes van en silla de ruedas, sino también a los que arrastran una maleta o un cochecito o simplemente les cuesta subir escaleras por la razón que sea.

DUPLICAR O CUADRUPPLICAR // Las grandes cifras son para inversiones como la duplicación de las vías de la línea de Vic, con 600 millones de euros de presupuesto. Si en las Cercanías de Catalunya todavía hay tramos, entre Montcada-Bifurcació y la capital de Osona, y entre Arenys de Mar y Blanes (en la C-1 del Maresme), en que hay vía única. Esto hace que los trenes no se puedan cruzar. Pero hay

Pasa a la página siguiente



JOSEP GARCIA

>>> Un convoy circula por un tramo de vía única en Mollet, ayer

el esquema

ABANDONAR EL 'OCHO TUMBADO'

LA RED DE CERCANÍAS HA TRIPLICADO LA DEMANDA DESDE 1989. ESE AÑO HUBO 42 MILLONES DE VIAJEROS. EN EL 2006 LA CIFRA ASCENDIÓ HASTA LOS 125 MILLONES. NO OBSTANTE, ENTRE 1992 Y EL 2004 NO SE CREARON NUEVAS LÍNEAS. EL PLAN EXPUESTO AYER NO SOLO AMPLÍA LA RED, SINO QUE ASPIRA A TRANSFORMARLA.

COMPENSAR LOS TRÁFICOS
 ↪ Uno de los principales problemas de Barcelona es que todas las líneas pasan por Sants. La nueva estructura organizativa quiere dejar de lado la estructura de ocho tumbado de Cercanías y compensar los tráficos. La forma de hacerlo es crear servicios costa a costa e interior a interior, es decir, evitar que todos los trenes circulen por el centro.

CAMBIOS EN LOS TÚNELES
 ↪ En la actualidad, por el túnel de Plaça Catalunya pasan tres líneas y, por el de Passeig de Gràcia, solo una. Con el mismo objetivo de redistribuir las circulaciones y hacer una explotación mucho más equilibrada, el plan repartirá dos líneas por una galería y otras dos por la otra. También se prevé crear una línea transversal exterior que vaya de Martorell a Granollers.

LA ORBITAL FERROVIARIA
 ↪ Sin calendario pero con buenas intenciones, Fomento reveló que asume el proyecto de la Línea Orbital Ferroviaria que hasta ahora había capitaneado la Generalitat. Se trata de un trazado que unirá Vilanova i la Geltrú con Mataró (120 kilómetros), para el que habrá que construir 68 kilómetros nuevos. Los primeros cálculos estiman que solo este recorrido podría costar otros 4.000 millones de euros.

LA CIFRAS DE CERCANÍAS

La red en el 2008

- 467 km
- 107 estaciones
- 6 líneas
- 10 intercambiadores
- 196 trenes
- 777 trayectos
- 79 municipios con servicio de Cercanías
- 4,1 millones de usuarios potenciales

Al final del plan (2015)

- 492 km
- 80 km más de vía desdoblada
- 121 estaciones
Todas accesibles a personas de movilidad reducida
- 21 intercambiadores
- 4,2 millones de usuarios potenciales

Una reforma necesaria

Páginas 26 y 27 <<<

Viene de la página anterior

quien sostiene, como CiU, que la duplicación en esos 80 kilómetros es claramente insuficiente.

El diputado Josep Rull afirmó ayer que el plan de Cercanías nace «obsoleto» ya que no prevé la «cuadruplicación» de las vías, como se está haciendo en Madrid. El nacionalista subrayó que esto origina que no se pueda incrementar la velocidad comercial y, por lo tanto, el servicio no será competitivo. No obstante, Fomento mantiene que su plan permitirá reducir los tiempos de viaje origen-destino un 20% e incrementar la oferta un 60%.

CAE SANT FELIU / Este aumento de servicios haría que se pudiese absorber el crecimiento de la demanda, que el ministerio cifra en el 5,2% anual durante los próximos seis años. Además, si hasta ahora había 79 municipios que podían acceder a Cercanías (con 4,1 millones de clientes potenciales), la mejora de la red comportará que se dé cobertura a 80.000 habitantes más.

Pero ese no será el caso de los vecinos de Sant Feliu de Llobregat que, como ya avanzó este diario en junio






El acceso ferroviario al aeropuerto aún aguarda el informe favorable de AENA

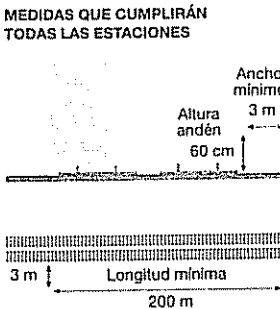
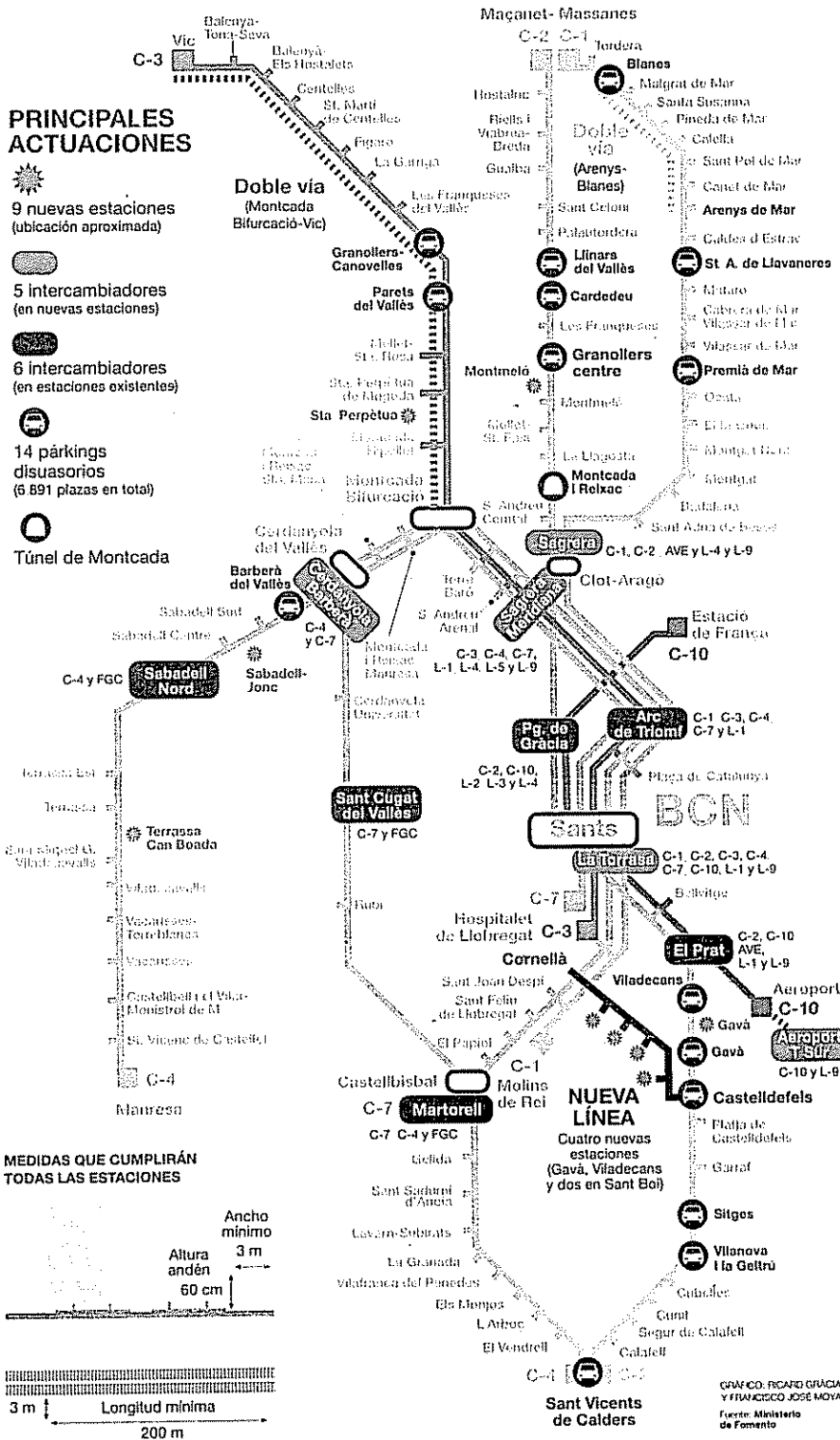
del 2008 se quedarán sin servicio ferroviario. Esta localidad del Baix Llobregat había aparecido en los primeros proyectos de la futura Cornellà-Castelldefels, sin embargo, en los documentos hechos públicos ayer se confirma que la nueva línea no pasará por ese municipio.

Este trazado, de 17 kilómetros, es una de las novedades del plan junto con el ramal de acceso al aeropuerto de El Prat -que sigue sin desenrollarse a la espera del informe favorable de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), confesó Morlán- y el nuevo túnel de Montcada, que agilizará el tráfico ferroviario. En total, 25 kilómetros de nuevas líneas.

Estas mejoras supondrán muchas, muchas obras. Sin embargo, el secretario de Estado defendió la realización de las mismas. «Me arriesgo a que se enfaden conmigo si hay incidencias en el servicio por esta modernización. Lo prefiero», exclamó. Todo porque se adecuenten las estaciones, se pongan más trenes en circulación, se construyan aparcamientos disuasorios, se actualicen las instalaciones eléctricas y se cambien las catenarias de 40 años atrás.

PRINCIPALES ACTUACIONES

-  9 nuevas estaciones (ubicación aproximada)
-  5 intercambiadores (en nuevas estaciones)
-  6 intercambiadores (en estaciones existentes)
-  14 p rkings disuasorios (6.891 plazas en total)
-  Túnel de Montcada



ENSEÑANZA

El Consell Escolar opta por esperar hasta el 2010 para avanzar el curso

JORDI CASABELLA BARCELONA

La Comisión de Programación del Consell Escolar de Catalunya, a la que el conseller de Educació Ernest Maragall, trasladó el encargo de que confeccionase un informe sobre el nuevo calendario escolar, se decantó ayer, en su tercera y última reunión, por la opción de esperar al curso 2010-2011 para adelantar el inicio de la actividad escolar al 7 de septiembre e introducir una semana de vacaciones en febrero. La propuesta, aunque no es vinculante para la conselleria, es más que probable que sea refrendada por Maragall, a quien corresponde tomar finalmente esta decisión.

Fuentes de la comisión explicaron que, aunque dos de las federaciones de asociaciones de padres representadas -la Fapel, presente en el sector concertado, y la Fapae, implantada en los institu-

Si Educació lo refrenda, no habrá vacaciones de febrero hasta el 2011

tos - apostaban por iniciar las clases el próximo 7 de septiembre, los sindicatos se decantaron por demorar los cambios hasta el curso siguiente. Otras organizaciones como la Fapac, que aglutina a unas 1.900 asociaciones de padres de centros públicos, no se pronunciaron abiertamente por una u otra fórmula. Finalmente se consensuó la propuesta de aguardar al 2010.

JORNADA INTENSIVA / Si Educació se hace eco de las recomendaciones del Consell Escolar, el curso 2009-2010 comenzará el 14 de septiembre y se mantendrá la posibilidad de que los centros puedan optar por la jornada intensiva entre 9 y el 22 de junio. La fecha en la que finalizará el año académico. Los alumnos volverán a clase el 7 de septiembre del 2010, tendrán por primera vez una semana de vacaciones dentro de la franja comprendida entre el 28 de febrero y el 11 de marzo del 2011 y desaparecerá la posibilidad de que en junio no se celebren clases por las tardes.

04.03.2009
Promoting entrepreneurship, employment and business competitiveness
 THE EXPERIENCE OF BARCELONA

Presentació de l'estudi de l'OCDE sobre el model de promoció de la iniciativa empresarial, el suport a empreses i la promoció de l'ocupació de Barcelona. Aquesta presentació tindrà lloc en el marc d'un seminari internacional obert al públic on diferents experts i directius de desenvolupament local de països de l'OCDE compartiran amb els participants les seves polítiques i programes.

L'acte començarà amb la presència de *Jordi William Carnes*, Tinent d'Alcalde d'Hisenda i Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Barcelona. *Sergio Arzeni*, Director del Centre for Entrepreneurship, SMEs and Local Development, i destacats experts internacionals. Els assistents al seminari rebran una còpia de l'informe.

L'acte es desenvoluparà en anglès. Places limitades. Imprescindible confirmar assistència a: monica.delaossa@barcelonaactiva.cat
 Dia i hora
 4 de març de 2009 9:30 a 14:00 hores
 Lloc
 Barcelona Activa Seu central
 Llacuna, 162-164 08018 Barcelona
 Més informació
www.barcelonaactiva.cat