



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 29-7-2007

Elaborat per  **CatPress** serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat



MEDI AMBIENT: PROTEGIR L'ENTORN

L'XCT proposa una estratègia per a la custòdia del medi marí

Entitats conservacionistes demanen a les administracions la gestió de reserves marines

■ Amb l'impuls de la Xarxa de Custòdia del Territori (XCT), diverses entitats conservacionistes estan elaborant un pla estratègic per fer créixer les àrees protegides del nostre medi marí. Les entitats demanen un interlocutor únic de l'Administració per potenciar la custòdia.

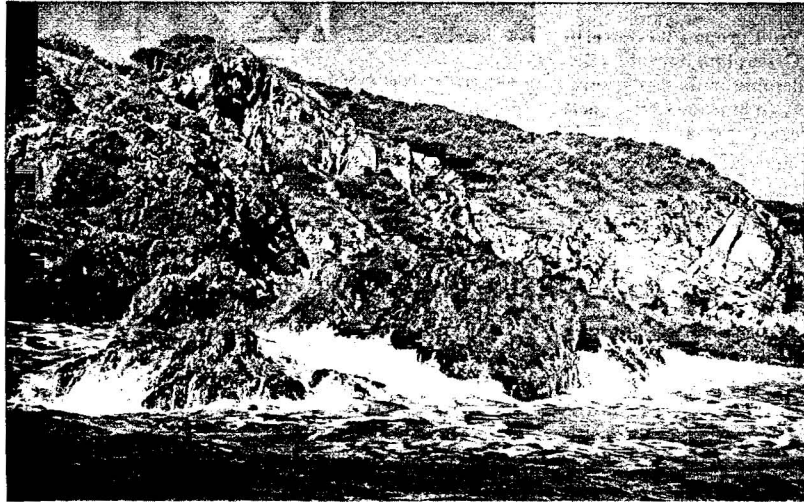
JORDI GARRIGA
Barcelona

El pla que patrocina la Xarxa de Custòdia del Territori (XCT) el desenvoluparà un nucli actiu d'entitats constituït per Nereo, Acció Natura, Depana, Consorci El Far, i Fundació Cram, membres de XCT, i Fundació Promediterrània i Greenpeace.

La custòdia marina presenta uns trets particulars que la diferencien de la que es fa sobre el territori. Com explica Guillem Mas, membre de Nereo i un dels redactors del pla, «en el territori treballem amb propietaris privats i al mar no n'hi ha, ja que és l'Estat el que en té la potestat i, en tot cas, delega la seva gestió».

En aquest sentit, un dels punts fonamentals del pla que es vol servir a les administracions és que, com diu Mas, «les entitats dedicades a la conservació tinguin competències o siguin legitimades per participar en la gestió i planificació del medi marí».

Un primer escull que ha de superar la custòdia marina és la complexitat de què té les competències sobre el mar. Si es tracta d'aiguës exteriors, la competent és l'Administració central i, si són interiors, és la comunitat autònoma. Així doncs, «segons com, depèn del projecte de gestió marina que tractem, l'interlocutor pot ser l'un o l'altre». A més, en el cas de la Generalitat, aquesta potestat es divideix entre la Direcció General de Pesca i Acció Marítima del Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció Rural (DAR) i la Direcció General de Protecció de la Biodiversitat, de Medi Ambient i Habitatge (MAH), totes dues, a propòsit, membres observadors del grup que impulsa el pla estratègic. Com expressa Mas, l'XCT considera que «caldrà crear una administració unificada que es dediqui al medi marí, tant pel que fa a l'Estat com a la Generalitat».



Esculls de la costa que banyen les aigües de la reserva marina de Ses Negres, a Bagur (Baix Empordà)

Una bona oportunitat perquè hi hagi més reserves marines a Catalunya la dona la Xarxa Natura 2000, que inclou diverses zones marines que, ara per ara, no tenen gestió, que, com proposen els redactors del pla estratègic, podrien assumir les entitats de custòdia.

El pla estratègic planteja dues possibilitats per a la custòdia marina. D'una banda, hi ha la creació d'una àrea de custòdia marina mitjançant un conveni de cessió de la gestió o un acord de gestió directa. Com es reconeix en el text del pla, aquesta mena

d'acords són difícils d'aconseguir «perquè les administracions competents són molt reticents a delegar les atribucions a les entitats». Amb tot, a Catalunya, la mateixa associació Nereo va aconseguir que el DARP li delegués la gestió de la reserva pesquera de Ses Negres.

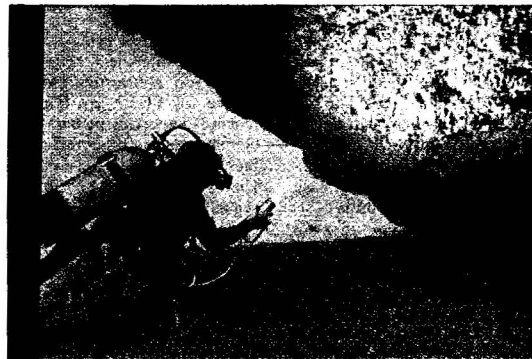
En aquest mateix apartat es presenten altres possibilitats, com ser representats en figures de gestió compartida com ara consorcis; ser contractat per l'Administració per serveis específics relacionats amb la protecció d'espècies o hàbitats, com l'associació ecologista L'Escurçó a la reserva marina de Masia Blanca de Coma-ruga (Baix Penedès); la concessió d'una superfície determinada per ser conservada en lloc de ser destinada a activitats productives; i, finalment, encarregar-se del disseny de plans especials i de plans de regulació d'ús i gestió.

L'altra possibilitat són les accions de custòdia, en què diversos agents, com usuaris o administracions locals, poden col·laborar amb entitats de custòdia i administracions competents. Dins del ventall d'accions possibles, en el pla es destaca la promoció d'àrees marines protegides (AMP) litorals, en què l'entitat conservacionista exerceix la funció de dinamitzador perquè una administració competent declari una AMP amb la forma legal que es consideri més adequada. És el que ha

fet l'associació submarinista del Vendrell amb la reserva marina de Masia Blanca, Fundació Natura amb la reserva marina del Garraf o Depana en la gestió sostenible de la punta de la Móra (Tarragonès). Com explica Mas, «seria interessant que, tot seguint les recomanacions comunitàries, els municipis costaners promoguessin petites reserves, un 20% del seu àmbit marítim».

Projectes

En aquests moments ja hi ha en marxa diverses accions de protecció del medi marí, segons informa Mas, en localitats del litoral gironí com Palamós, on la confraria de pescadors proposa protegir 2.000 hectàrees; Sant Feliu de Guíxols, Tossa i Colera.



Imatge submarina a l'espai protegit de Ses Negres

14 anys de conveni a Ses Negres

La reserva marina de Ses Negres va ser creada pel DARP el 3 de març de 1993 i, al final d'aquell any, ja se'n delegava la gestió a Nereo. Aquesta associació amb seu a Begur (Baix Empordà) hi realitza tasques com la vigilància constant de l'espai, on és prohibida qualsevol activitat extractiva, l'ancoratge d'embarcacions i el submarinisme. Entre d'altres tasques s'hi fa un seguiment dels factors que reflecteixen que la reserva es manté en uns paràmetres d'equilibri i se censsen espècies indicadores per fer un diagnòstic de l'estat de l'hàbitat. Aquests es complementen amb censsos fora de la reserva per veure si hi ha un efecte protecció real, és a dir, si les poblacions de les mateixes espècies són més o menys grans.

Una altra acció que planteja una visió innovadora del medi són els drets de pesca o quotes transferibles, en què una entitat de custòdia podria adquirir quotes de captures per no executar-les o gestionar un parc de pesca en què aquesta es realitza d'una manera sostenible. Una altra possibilitat seria la millora ambiental de tècniques de pesca, per impedir, per exemple en el róssec, que es pesquin juvenils o que ocells i tortugues puguin ser afectats pel palangre.

Els pròxims mesos, l'XCT publicarà el tríptic *D'acord amb el mar* per informar de la seva proposta i organitzarà una jornada sobre reserves marines, a part d'intentar arribar a nous convenis amb la Generalitat sobre conservació marina. ♦

L'Accent

Concessions per conservar

La llei preveu concessions d'activitats productives al mar com les piscifactories o estacions d'engreix de bivalves. Des de l'XCT es proposa a la Generalitat que la nova Llei de pesca marítima admeti que la concessió també pugui ser per conservar, sense renunciar al rendiment econòmic. Guillem Mas pensa que una bona iniciativa seria una escola de submarinisme, sempre que es faci d'una manera controlada.

L'ACA amplia l'estació depuradora de Lloret de Mar

Barcelona. L'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) ha iniciat una sèrie d'actuacions per tal de millorar i ampliar l'estació depuradora d'aigües residuals de Lloret de Mar (la Selva). Els treballs, que és previst que s'acabin al final d'aquest any, tenen un pressupost proper a 3,9 milions d'euros i inclouen la construcció d'un tractament secundari biològic per a la totalitat del cabal de disseny de la planta, i també la millora del tractament de fangs amb la incorporació de nous dispositius. Aquestes obres compten amb el finançament (del 80% del total) de la Unió Europea a través del Fons de Cohesió./DE

Una ciudad averiada

Pese a los fiascos, Cataluña no es de las comunidades con peor servicio eléctrico

Madrid, Aragón y Canarias tienen oficialmente el mejor servicio eléctrico; Murcia, Galicia y Extremadura, el peor

La calidad del suministro eléctrico catalán ha mejorado en los últimos años, hasta un 40,5% desde 2003

La avería en la red de alta tensión, de Red Eléctrica, vuelve a poner a Endesa en la picota

A. MARS, Barcelona
Paradoja. Pese a los desastres, los españoles que más preocupados deberían estar con la continuidad de su suministro eléctrico no son los catalanes. El gran apagón del pasado lunes en Barcelona, una catástrofe que tardará meses en reconducirse, y algunas averías en los últimos años, pueden inducir al error. Técnicamente, la calidad del suministro en Cataluña no está por debajo de la media española y ha mejorado de forma sustancial en los últimos años, según los datos del Ministerio de Industria.

En efecto, los cortes de luz en Cataluña han pasado de 3,01 horas en 2003 a 1,79 en 2006, lo que supone una mejora del 40,5%. Y, en la provincia de Barcelona, la interrupción del suministro ha bajado de 2,52 a 1,32 horas. "En los últimos cinco años hemos hecho un esfuerzo extraordinario en inversiones para reforzar el servicio en Cataluña y le hemos dado la vuelta a la situación", defendió esta semana el consejero delegado de Endesa, Rafael Miranda.

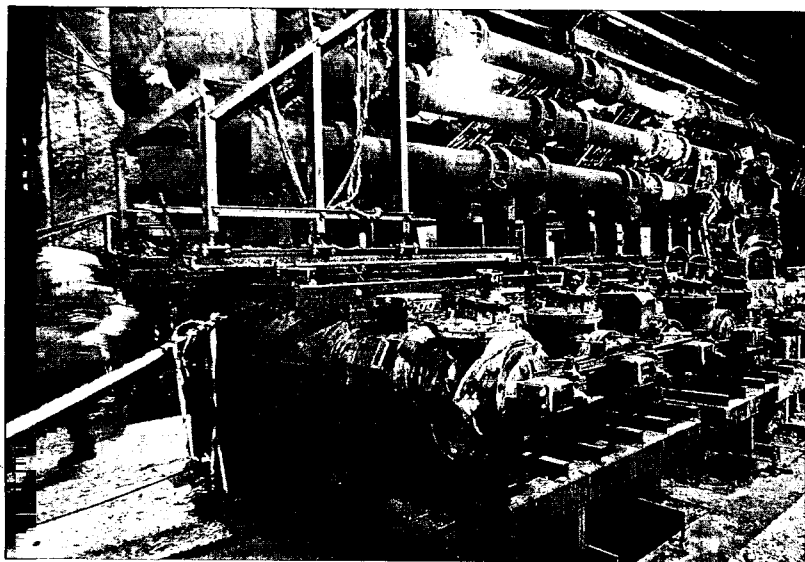
La compañía tiene el práctico monopolio de la distribución eléctrica en Cataluña y se encuentra en la picota por la avería que ha afectado a 350.000 abonados barceloneses, aunque la red de alta tensión que se ha desconectado pertenece a la empresa de participación pública Red Eléctrica Española (REE).

Los peor parados

Pero los usuarios que más tiernos de orejas deberían dar a sus eléctricas, dentro de la Península, son los de Murcia, Galicia y Extremadura, a juzgar por los cortes sufridos en 2006, mientras que Madrid, Canarias y Aragón son los que salieron mejor parados. Claro que en 2007 las cosas han ido de otra manera. El índice más común para medir la calidad del suministro es el de la duración de los cortes de luz, una medida que en la jerarquía del sector se conoce como TIEPI (Tiempo de Interrupción Equivalente de la Potencia Instalada) y cuantifica las interrupciones superiores a tres minutos.

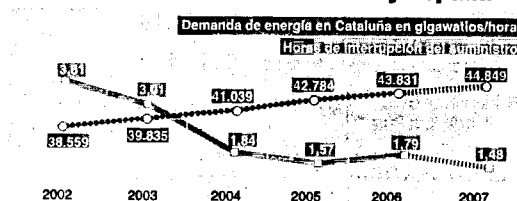
Ceuta y Melilla sufrieron, y con mucha diferencia, la mayor incidencia de los cortes, de 9,14 y 4,20 horas respectivamente (véase cuadro). Los madrileños tuvieron el mejor suministro del año pasado a pesar de haber sufrido un apagón que afectó un día entero a 50.000 abonados. La foto fija de un solo año puede verse distorsionada por el efecto de apagones esporádicos, como las deficiencias producidas por el temporal de Tarragona en 2006. Por eso Endesa destaca que la calidad ha subido un 52% desde 2002.

Y la imagen de la compañía también había mejorado en ese periodo, según las encuestas de opinión que maneja la eléctrica. La tirantez entre la empresa y sus clientes catalanes, abonada por



Interior de la subestación eléctrica de Maragall incendiada el lunes. / JOAN SÁNCHEZ

La calidad eléctrica en Cataluña y España



Fuente: Endesa

Comunidad autónoma	2003	2004	2005	2006
Andalucía	4,09	4,60	3,25	2,39
Aragón	3,00	2,01	1,51	1,32
Asturias	1,39	1,45	1,27	1,86
Baleares	7,49	3,25	2,20	1,83
Canarias	4,38	2,57	9,25	1,38
Cantabria	1,67	2,16	1,56	1,60
Castilla-León	2,04	1,63	1,56	2,12
Castilla-La Mancha	2,61	2,24	1,99	2,61
Cataluña	3,01	1,79	1,57	1,32
Extremadura	3,96	3,36	2,54	2,62
Galicia	2,46	2,28	1,63	2,62
La Rioja	1,60	1,88	1,39	1,92
Madrid	1,20	1,21	1,07	1,26
Murcia	2,92	2,28	2,21	3,56
Navarra	2,17	2,55	1,39	1,40
País Vasco	1,59	1,36	1,54	1,89
C.Valenciana	2,76	2,54	2,15	2,40
Ceuta	0,47	5,04	3,34	9,14
Melilla	10,66	29,30	7,33	4,20
TOTAL	2,86	2,42	2,16	2,04

Fuente: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo

EL PAÍS

los apagones de 2001 y las críticas de la Generalitat, parecía haber aminorado. El último apagón ha vuelto a poner a Endesa en el punto de mira. La compañía controla

sobre todo los mercados catalán, canario, balear, andaluz y aragonés, mientras que Iberdrola y Unión Fenosa se reparten el resto. Ninguna escapa a los apagones.

La Generalitat explica a comercios y particulares cómo reclamar

EFE, Barcelona
Representantes de la Generalitat se han reunido con miembros de 13 asociaciones de empresarios y comerciantes afectados por el corte de suministro eléctrico para explicarles los mecanismos de los que disponen para reclamar compensaciones económicas por los daños ocasionados por el apagón.

El secretario de Economía, Andreu Morillas, y el secretario de Política Financiera, Miquel Salazar, detallaron en la reunión los sistemas de demanda a los comerciantes para que puedan acceder "de manera ágil y efectiva a las indemnizaciones que les correspondan".

El departamento que dirige Antoni Castells explicó a los pequeños empresarios cómo funciona la Junta Arbitral de Consumo. Economía recordó, además, que potenciará la difusión de un paquete de recomendaciones para los afectados entre las que figurarán las formas de reclamación a través de la web de la Agencia Catalana de Consumo, www.consum.cat, o del teléfono 012.

Las otras posibilidades al alcance de los ciudadanos son la Oficina Municipal de Información al Consumidor de Barcelona (www.bcn.cat/omc), el teléfono de información 010 o las oficinas presenciales que habilitará el Ayuntamiento.

Teléfono para particulares

Por su parte, los ciudadanos afectados por el apagón tienen a su disposición el número de teléfono 900 84 73 84 para solicitar a Fecsa-Endesa las indemnizaciones correspondientes a partir de mañana. Los clientes perjudicados por el corte de suministro eléctrico tienen dos posibilidades a la hora de recibir las compensaciones económicas: de forma inmediata, con el abono directo en la cuenta corriente, o a través de descuentos de hasta el 10% del valor de la factura anual.

La plataforma de afectados por el corte de luz considera que las declaraciones de los políticos sobre las indemnizaciones son "apresuradas y paternalistas", según un comunicado del colectivo de abogados Ronda. Las abogadas impulsoras de la plataforma denuncian que las indemnizaciones "no se pueden hacer de manera unilateral, sin escuchar a los afectados", al tiempo que se preguntan "cómo se piensa establecer los baremos para fijar las indemnizaciones".

La plataforma valora positivamente que tanto la Generalitat como el Ayuntamiento estén dispuestos a hacer llegar las indemnizaciones a los afectados de una manera tan inmediata, pero considera "que estas declaraciones parecen más bien una maniobra para parar las movilizaciones de los afectados".

El PP carga contra los socialistas por el último apagón

EL PAÍS, Barcelona
El Partido Popular volvió ayer a la carga para salpicar a los socialistas con la responsabilidad de la grave avería eléctrica en Barcelona. El secretario ejecutivo de Comunicación del PP, Gabriel Elorriaga, calificó de "totalmente escandaloso" el comportamiento de las administraciones municipal, autonómica y central. A su juicio, la concurrencia de gobiernos del PSOE en todas ellas ha servido para "que se pongan de acuerdo en minimizar el desastre y no asumir la más mínima responsabilidad política".

En declaraciones a la Cope, Elorriaga destacó la circunstancia de que el propio presidente de la Generalitat de Cataluña, José Montilla, fuera el anterior ministro de Industria para reprocharle que no puede haber "mayor responsabilidad" en su caso.

La nueva portavoz del PP en el Parlamento catalán, Carina Mejías, también metió baza y consideró que la visita de la próxima semana del presidente del Gobierno central, José Luis Rodríguez Zapatero, a Barcelona con motivo del apagón eléctrico sufrido esta semana "no aporta nada" y sólo busca "suplir las carencias" de la Generalitat.

En declaraciones a Europa Press, Mejías aseguró que el Gobierno catalán "trae" a Zapatero para "solucionar problemas" como, según ella, en el caso del Carmel.

REVISTA
DE VERANO

GOLDONI EN VENECIA

La Bienal de Teatro rinde homenaje al dramaturgo y corona a Ariane Mnouchkine

44



SLY STONE

Sly & the Family Stone y Madeleine Peyroux llenan de romanticismo San Sebastián

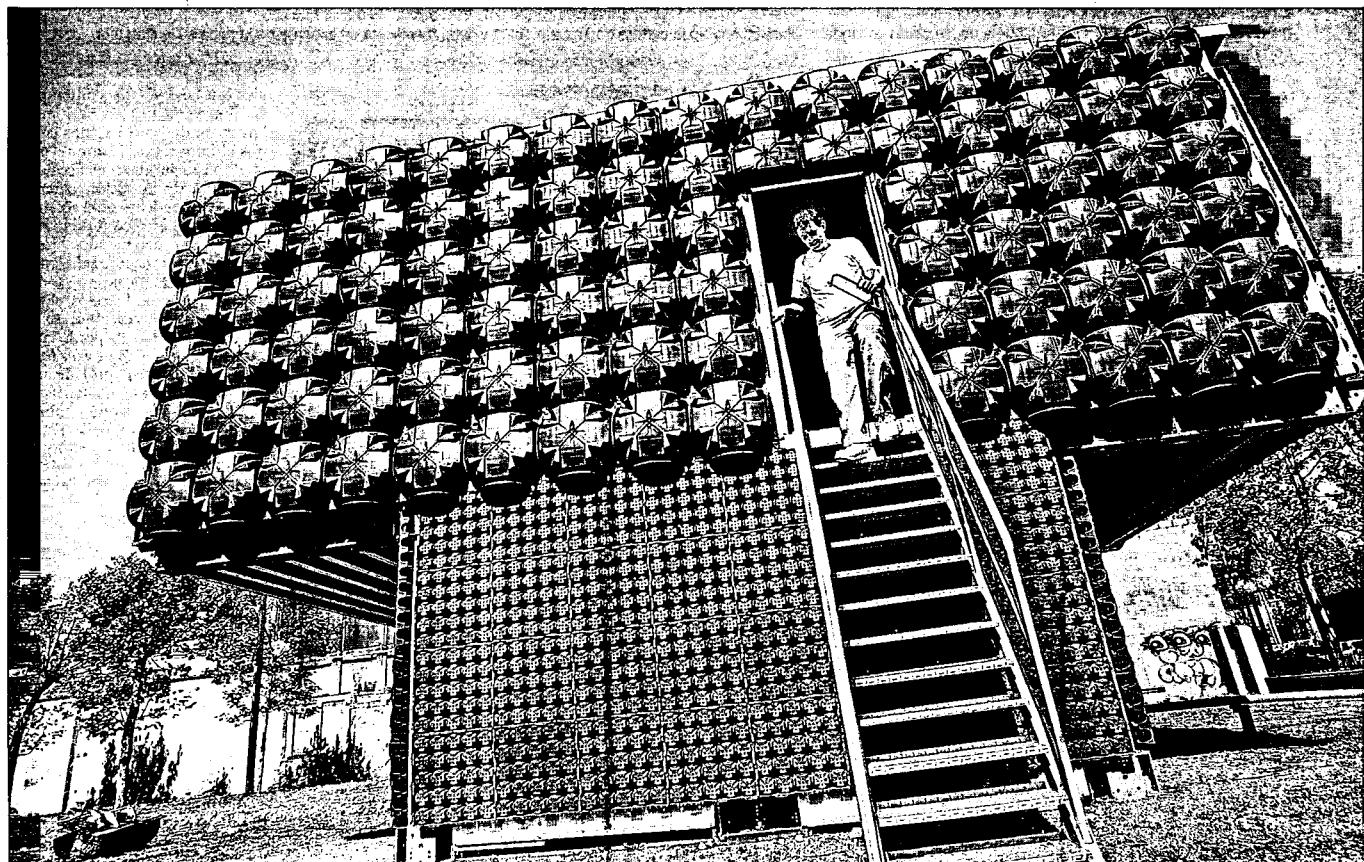
45



GOLF ECOLÓGICO

Sin césped, sin agua y sin pesticidas. El deporte se reinventa en Quijorna, Madrid

47



La Casa Pollo del arquitecto sevillano Santiago Cirugeda, instalada en Barcelona en 2005. / CARMEN SECANELLA

La ética de los edificios

En un mundo tan vilipendiado como el de la construcción, a veces los criterios medioambientales y sociales pesan más que los económicos. La IX Bienal Española de Arquitectura presta por primera vez atención a estas tendencias

¿DÓNDE
QUIERES VIAJAR?

marsans.com

Vuelos, Hoteles, Vacaciones... Todo al mejor precio



marsans.com

902 30 60 90

J. A. AUNIÓN, Madrid
La poética es estética y también ética. "Los pepinos de colores están bien, son muy interesantes, y cumplen su función. Pero no pueden tapar todo lo demás". Santiago Cirugeda, arquitecto sevillano, se refiere a obras como la Torre Agbar de Barcelona, del francés Jean Nouvel, y se refiere, por supuesto, a que el gran valor de este edificio es la parte estética; se trata de una gran escultura que, además, alberga a gente.

Y lo que dice Cirugeda también tiene que ver con un movimiento que cada vez gana más fuerza dentro del mundo de la arquitectura, más preocupado por la parte ética de la construcción, y que rechaza los criterios puramente económicos cuyos resultados se pueden ver en cual-

quier parte de la costa española, en cualquier ciudad, de hecho, de pisos y chalés hechos en serie y sin ningún respeto al medioambiente ni a las necesidades de la gente que los va a habitar. Se trata de dar un paso atrás, de preguntarle a esa gente qué necesita y adaptarse a ello, de alzar la vista y conectar de una manera mucho más estrecha la arquitectura con el urbanismo.

Una preocupación que está llegando, al menos sobre el papel, a los organismos oficiales, como demuestra el hecho de que en la IX Bienal Española de Arquitectura se hayan incluido por primera vez premios a las viviendas colectivas, a los proyectos de accesibilidad y a los de integración. El pasado jueves, cuando se entregaban estos premios en Co-

millas (Cantabria), el presidente de los colegios de arquitectos, Carlos Hernández Pezzi, habló de una nueva concepción de la belleza, sobre bases diferentes. "A veces, lo que no se considera arquitectura es lo que más lo es", dijo.

Procesos de participación en los que los vecinos dicen cómo quieren que sea el sitio donde viven —sus calles, sus plazas, sus casas—, viviendas que les salen a los edificios en sus fachadas, en las azoteas, que tienen en cuenta tareas espacialmente marginadas, las que han hecho tradicionalmente las mujeres, el respeto al medioambiente... Respuestas distintas de un mundo globalizado que tiende a homogeneizarlo todo.

Pasa a la página siguiente

> LA ÉTICA DE LOS EDIFICIOS

De la belleza moral a la estética



"La belleza moral y la belleza estética van casi siempre unidas". Hay que "acabar con la fealdad" y "reivindicar el derecho a la belleza". Toda una declaración de intenciones la que hizo con estas palabras el presidente de la asociación de colegios de arquitectos, Carlos Hernández Pezzi, en la entrega de premios y la inauguración de la

exposición de la IX Bial Española de Arquitectura, que estará hasta el próximo 8 de septiembre en el Palacio de Sobrellano, en Comillas (Cantabria).

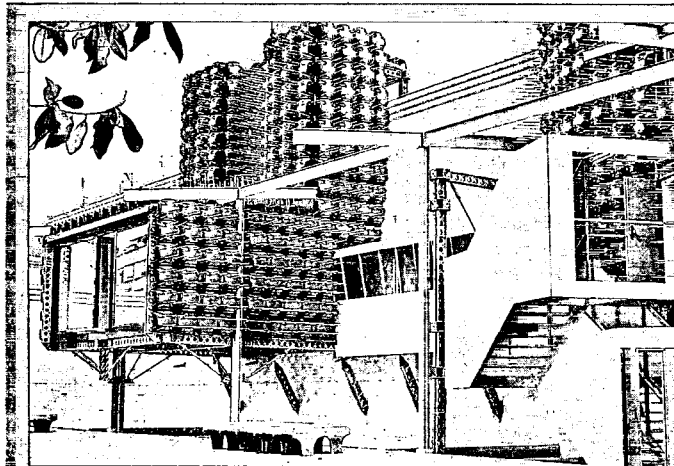
Se presentaron 300 obras de arquitectos españoles o extranjeros que trabajan en España, hechas durante los dos últimos años, de las que se han elegido 31. Entre

ellas, las ganadoras, que representan esa forma de ver la arquitectura de la que habló Hernández Pezzi. Por ejemplo, los dos premios a la accesibilidad.

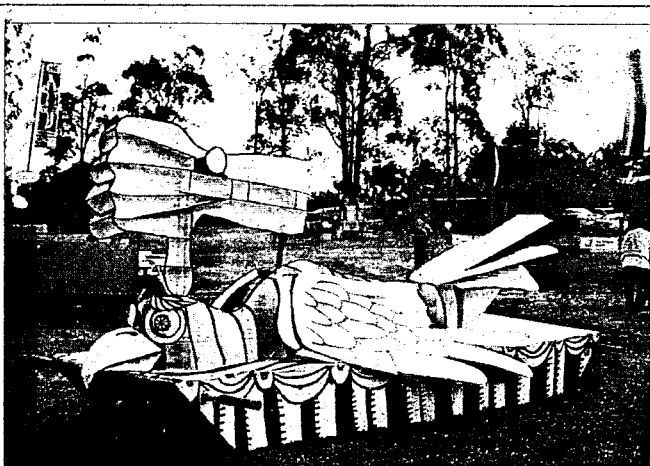
El primero, los andenes móviles de Vitoria, son unas cintas mecánicas que suben a los viandantes las cuestas del casco antiguo de la ciudad, cubiertas por una superficie que da la

sensación de fuelle desde el exterior. El otro premio a la accesibilidad ha sido para la pasarela para peatones en el parque de Vallparadís, en Terrasa, un puente colgante de 90 metros que une el barrio que se llama como el parque con el pueblo de Sant Pere.

La exposición viajará a la Universidad de Alcalá de Henares en el mes de octubre y se podrá ver en los arcos de los Nuevos Ministerios, en Madrid, en noviembre.

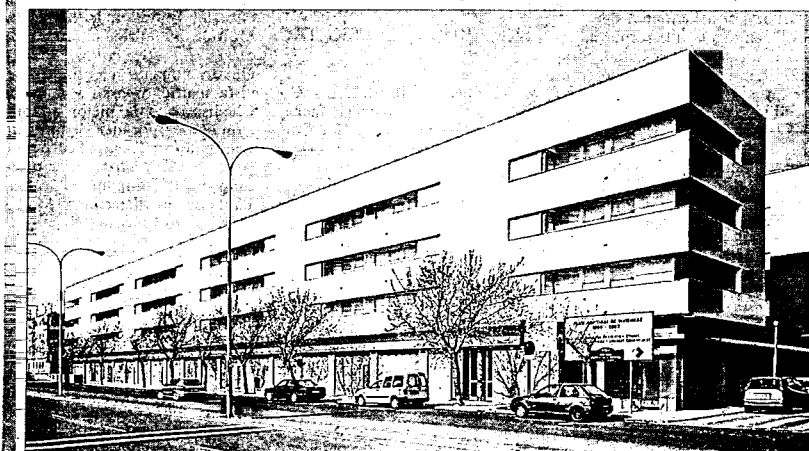


El edificio se expande. El arquitecto sevillano Santiago Cirugeda da soluciones que pueden salir por cualquier punto del edificio, desde la fachada hasta la azotea. En la foto, la ampliación, obra suya, del Espal d'Art Contemporani de Castellón.



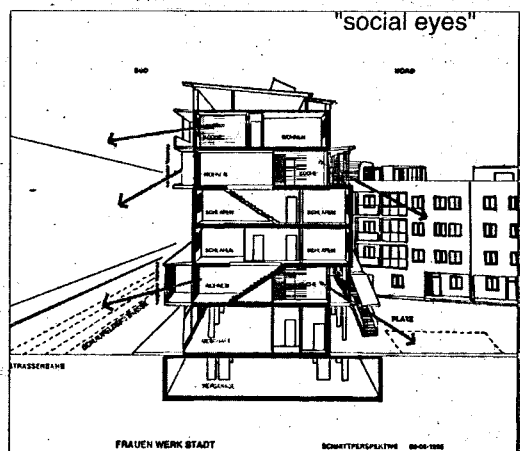
WENDY SARKISSIAN

Quemar el estigma. Wendy Sarkissian hizo en 1999 en la ciudad australiana de Eagleby un proceso de participación. Era una ciudad estigmatizada por las drogas y el paro. Quemaron un muñeco del estigma (en la foto) y reorganizaron sus infraestructuras.



FERNANDO ALDA

Viviendas colectivas. Viviendas en San Jerónimo de Sevilla, de Javier Terrados. Ganador del Premio Nacional de Vivienda Pública de este año, quiso poner de manifiesto las contradicciones de la normativa urbanística para conseguir pasajes, galerías y porches como espacios comunes.



OFICINA MUNICIPAL DE VIENNA

Perspectiva de género. Viviendas Frauen Werk Stark, en Viena, con cocinas y baños más grandes y portal sin recovecos, para que a nadie le dé miedo la entrada.

Viene de la página anterior

Todas estas formas de repensar la arquitectura, ligada al urbanismo, se han repasado esta semana en un curso, paralelo a la Bial, celebrado en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, en Santander, y dirigido por la arquitecta Zaida Muxi. Por ejemplo, se pudo ver a la urbanista Isabela Velázquez esmerarse en explicar cómo para los técnicos es enriquecedor un proceso de participación con los vecinos para redactar un proyecto. "Te aportan un sentido común y una visión global que a veces nos falta".

Los procesos de participación están empezando a incluirse en las políticas europeas, y Velázquez ha dirigido algunos, en Lorca, para la

construcción de un parque, o en la remodelación del barrio de Trinitat Nova, en Barcelona. Más o menos sofisticada, con juegos cooperativos o fiestas, la participación consiste simplemente en consultar (los vecinos sólo proponen, los técnicos siguen siendo los técnicos) desde el principio a los habitantes en su barrio, en su ciudad. Aunque, de momento, no hay muchos políticos que se atrevan a impulsar esta idea, asegura Velázquez.

Plazas, parques, todos estos movimientos tienen mucho que ver con los espacios públicos, con la idea de que los habitantes hagan suya la ciudad. Pero también con los espacios compartidos dentro de los bloques de pisos, que ahora se llaman viviendas colecti-

vas porque tratan de potenciarse estas ideas. Los patios interiores, la conexión entre las viviendas, con lugares de paso que se puedan compartir, en los que sea agradable estar, son algunos de los elementos de la arquitectura de Javier Terrados, y, sobre todo, dar soluciones concretas pensando en quién va a vivir allí. Justo lo que busca Santiago Cirugeda. Con particulares o administraciones, dentro, en el borde o completamente al margen de la legalidad, ofrece soluciones "a gente para la que no tiene respuestas la arquitectura oficial". "En la ciudad hay situaciones temporales que hay que empezar a articular". O lo que es lo mismo, los solares, mientras no se construyen, se pueden usar

para albergar una casa prefabricada (como la de la página anterior) o, si te pones de acuerdo con los vecinos, se puede construir una casa en un andamio junto a la fachada o en una azotea. Cirugeda ofrece asesoramiento para instalar estas casas en las azoteas (se puede ver un curioso video descriptivo si se busca "alquiler de azoteas" en youtube.com). Por el momento, hay pocas y, al ser ilegales, no le gusta decir dónde están, pero asegura que le han ofrecido más de 60 azoteas para instalarlas. Este sevillano combina (y se aprovecha) como nadie esta sensibilidad social con la facilidad europea para absorber tranquilamente como arte los movimientos alternativos, jurando según le convenga que es

arquitecto o artista. Le encanta la construcción, y también le preocupa el resultado estético de sus obras, pero prefiere no hablar de ello, porque lo importante, dice, es todo el proceso previo.

Un proceso, volvemos otra vez al mismo sitio, que empieza con lo que necesita la gente. Cada vez se habla más de la arquitectura y el urbanismo con perspectiva de género (se menciona en la Ley de Igualdad), aunque aún hay pocos ejemplos. Como se pueden hacer las casas para que puedan vivir las personas plenamente mayores, discapacitadas, para que las ciudades no sean monstruos deshumanizados, para que respeten el medioambiente. El proceso también termina planteándose qué necesita la gente.

TEMA DEL DIA Pàgines 2 i 3

Les infraestructures catalanes

Magdalena Álvarez, una de les personalitats polítiques més controvertides a Catalunya, respon a les crítiques pel mal funcionament de les infraestructures. La ministra de Foment assegura que ha complert els seus compromisos i que al final de la

legislatura es visualitzarà, amb l'AVE i la millora del servei de Rodalies, com l'esforç inversor portat a terme pel Govern socialista rescata Catalunya del «forat negre» on la van situar els governs del PP i els seus aliats de CiU.

Magdalena Álvarez MINISTRA DE FOMENT

«Catalunya és l'autonomia que més inversió ha rebut aquesta legislatura»

MANUEL VILASERÓ
MADRID

—Les infraestructures es ressenten per la falta d'inversions, les avaries minen Rodalies i l'AVE a França s'endarrerix, mentre que el Govern es resisteix a transferir l'aeroport del Prat. Tots aquests problemes donen ales a aquells que a Catalunya sostenen que tant és qui governi a Madrid, que val més continuar fent el viatge en solitari.

—Comparteixo aquesta sensació d'haver estat abandonats que hi ha a Catalunya pel que fa a les inversions. Els dos governs del PP—recolzats sempre per CiU, no ho hem d'oblidar—van deixar Catalunya en una espècie de forat negre. Van ser vuit anys de frustració. Però el president del Govern central es va comprometre a solucionar aquesta situació i ho estem aconseguint amb uns mitjans que són impressionants. Catalunya és la comunitat autònoma que més inversió executada ha rebut del Ministeri de Foment en aquesta legislatura, 5.104 milions d'euros, 540 milions més que l'autonomia que li va al darrere. I pel que fa als pressupostos, hi hem invertit el 50,74% més de mitjana anual que el PP. El que vulgui seguir dient que tant és qui governi un o l'altre és que no està pensant en Catalunya. Estem complint els nostres compromisos amb Catalunya i el balanç no és el que vostè en diu.

—Després, si li sembla, ho podem analitzar punt per punt, però alguna cosa deuen estar fent malament, perquè aquesta no és la sensació que els arriba als ciutadans catalans.

—O els altres ho fan molt bé, enviant un missatge que és incert. Si els catalans només senten dir que el Govern d'Espanya els té abandonats, és clar que se senten insatisfets, però és ben al contrari. No només no els té abandonats, sinó que no perd ni un minut per solucionar totes les qüestions que van sorgint. L'anterior Govern va portar a Lleida un succedani d'AVE que a més tenia moltíssims problemes, tampoc va portar l'AVE a Barcelona en la data prevista. El va dei-



►► Controvertida ► Magdalena Álvarez, en un passadís del Congrés dels Diputats, al final de l'entrevista.



► LES INVERSIONS

«El que vulgui continuar dient que tant és qui governi a Madrid no pensa en l'interès de Catalunya»

«Arreglar el que ens hem trobat vol temps. Els ciutadans no tenen perquè saber quant es triga a portar a terme una infraestructura»

—xar sense fer. Arreglar això demana temps. El que passa és que els ciutadans no tenen perquè saber el temps que es triga a portar a terme una infraestructura.

—A vostè se la veu a Catalunya com la persona que lidera, amb èxit, l'oposició a permetre que es transfereixi la gestió de l'aeroport del Prat a la Generalitat perquè opina que AENA ho farà millor.

—No dic que ho faci ni millor ni pitjor. Entenc que des de l'òptica nacionalista es vulgui que tot depengui de la comunitat autònoma. Ho entenc, però no ho comparteixo. El que no puc admetre és que per donar suport a aquest plantejament es digui que AENA gestiona malament o que hem abandonat el Prat, perquè no és cert. Ni hi ha caos al Prat,

ni és el pitjor aeroport del món, com es vol vendre fent-li un flac favor a Catalunya i a Barcelona. L'aeroport ha crescut el 32% en aquesta legislatura. És el que més ha crescut d'Europa i això és responsabilitat de qui el gestiona.

—Però sí que és veritat que ha anat perdent pes com a hub, com a centre de connexió de vols intercontinentals.

—El que digui això menteix. Les rutes intercontinentals del Prat s'han duplicat. La gestió del Prat és molt bona. En aquest 2007 avançarà dues posicions en el rànquing dels grans aeroports europeus. Passarà del novè al setè lloc. I això és responsabilitat nostra, meva. El Prat no funciona bé malgrat nosaltres, sinó perquè el gestionem molt bé. No ho dic jo,

ho diu el director general de l'OACI quan assegura que AENA és una xarxa d'aeroports molt eficient i que el fet que funcioni en xarxa és molt beneficiós per a les aerolínies perquè les seves taxes són molt baixes i això beneficia les companyies i els passatgers i també enormement la comunitat local, porta més negoci i més turisme.

—A Catalunya també es té el convenciment que, mentre mani AENA, Barajas sempre passarà al davant del Prat.

—És un gran error intentar que competeixin dos aeroports espanyols en lloc de tenir horitzons molt més amplis i competir amb els europeus. Jo vull que el Prat competeixi amb Heathrow, Schiphol, Frankfurt i el Charles De Gaulle. El plantejament

de parlar malament del Prat per recollir-ne les engrunes és un error no només egoista, sinó absolutament miop des del punt de vista de l'interès general de Catalunya. Els que ho fan així estan pensant en altres interessos que no són precisament els de Catalunya.

-Així, veig que s'oposa al compromís de Zapatero de donar a la Generalitat un paper determinant en la gestió.

-Jo no m'oposo a res. El compromís del president del Govern va a missa. Tot i ser molt bo, el model de gestió aeroportuari espanyol sempre pot ser millorable. I hi estem treballant.

-¿Estarà a punt abans del final de la legislatura?

-No em comprometo mai en dates. Quan trobem un model millor que l'actual, el presentarem.

-La societat catalana s'ha pronunciat reiteradament a favor de la transferència a Catalunya de l'aeroport del Prat. Fins i tot els partits no nacionalistes.

-La responsabilitat de la titularitat



L'AEROPORT

«El Prat funciona molt bé perquè nosaltres el gestionem molt bé. Aquest any passarà del novè al setè lloc en el rànquing europeu»

«És un gran error fer competir dos aeroports espanyols en lloc de tenir horitzons més amplis i competir amb els europeus»

«No sé si el nou model de gestió estarà a punt en aquesta legislatura. Quan en trobem un que millori l'actual, el presentarem»

dels aeroports catalans ho defineixen l'Estatut i la Constitució i tota la resta són opinions que llegeixo a la premsa. Jo penso aplicar l'Estatut al 100%.

-La decisió més imminent que li correspon prendre és l'adjudicació de la T-Sud. Vostè en deu tenir una opinió formada.

-La tindrà el setembre, com ja havíem dit. Encara no la tinc i si la tingués no l'hi diria. Li asseguro que serà la millor per a Catalunya. L'important de la T-Sud -que, per cert, estava en bolquers quan nosaltres vam arribar i s'inaugurarà el 2009- és que donarà al Prat una potència impressionant. Eurocontrol assegurarà que l'augment del trànsit aeri saturarà els grans aeroports europeus l'any 2020, tret del Prat i Barajas perquè «AENA lo ha ha fet molt bé amb les ampliacions».

«Arreglarem Rodalies com vam solucionar l'AVE a Lleida»

M. V.
MADRID

-Rodalies és un dels problemes més greus que pateix Catalunya. Desenes de milers de persones es veuen obligades a llevar-se més aviat cada dia per la seva falta de fiabilitat. I vostès, que fa tres anys que governen, s'escuden en l'herència rebuda.

-No és que en donem la culpa als nostres antecessors, sinó que analitzem les causes i les posem sobre la taula. Rodalies està en aquesta situació perquè quan vam arribar patia un nivell d'abandonament tan important que en el material mòbil, per exemple, els nous trens es posaven a Madrid i cap a Barcelona. Per incorporar trens s'havia d'encarregar i després fabricar-los. I això requereix temps. Nosaltres ja n'hem incorporat 23 a una mitjana de tres mensuals. L'AVE a Lleida me'l vaig trobar com a Rodalies. Podia haver dit que era culpa dels antecessors i no tocar res, que és del que m'acusen. Però l'hem convertit en un AVE de veritat, que ja va a 300 quilòmetres per hora. M'hi vaig comprometre i ho vaig fer. I solucionarem Rodalies com hem fet amb l'AVE.

-¿Quan?

-Cada dia els incidents són menors gràcies a les mesures que hem pres. El de l'Euromed va ser un error humà, i això no ho podem evitar. Però sí que li dic que a partir del gener del 2008 Rodalies tindrà un impuls addicional al finalitzar les obres de l'AVE i hi haurà moltes menys incidències.

-D'aquí fins a final d'any s'ha de pactar la transferència.

-Sí. Les condicions, és clar. Per descomptat. I ho dic així, perquè hi ha qui diu que jo no volia traspasar. Vaig dir que compliria fins a l'última coma de l'Estatut i aquí ho tenim. No hi ha cap inconvenient per traspasar Rodalies.

-¿I no serà una transferència trampa? La infraestructura és l'origen de la majoria de les avaries que es produeixen i aquesta no es traspasa. ¿Se seguirà invertint el que està previst?

-És clar que sí. Sense cap mena de dubte. Vostè té raó. La situació de Rodalies no és producte de la mala gestió de Renfe.

-Fa una setmana, el ple de Barcelona va rebutjar el traçat de l'AVE pel carrer de Mallorca, encara que l'alcalde no ho acatarà. ¿Com veu des del ministeri el debat o, més aviat, l'espectacle?

-El traçat va ser consensuat el 2002 per PP, CiU i PSOE. Fa tres anys, els dos primers el van proposar, el van aprovar i ara s'hi oposen. Hauran d'explicar quines raons hi ha darrere d'aquesta oposició. La proposta compta amb el consens de l'Ajuntament i la Generalitat. Encara que sigui molt respectable l'opinió de tots els ciutadans, considerem que és el traçat que ofereix més garanties.



AGUSTÍN CATALÁN

► Segura ► La ministra defensa la seva gestió a Foment.

dans, considerem que és el traçat que ofereix més garanties.

-Però vostè va convocar a Madrid el febrer passat el president Montilla i l'alcalde Hereu per oferir-los la possibilitat d'anar pel Vallès.

-A la vista que s'obria un debat a Barcelona, els vaig citar per saber quina opinió en tenien. Els vaig oferir amb tota franquesa estudiar qualsevol altra possibilitat, sempre sabent que comportaria endarreriments de més de quatre anys. Però ells van creure que l'actual és el millor per a Barcelona i nosaltres vam pensar que no ofereix cap dificultat. El debat és fictici, orientat políticament per deteriorar el partit que portarà l'AVE a Catalunya.

-¿Si vostè segueix en la pròxima legislatura, quan la tuneladora perfori el subsòl de la Sagrada Família,



«Espero que quan l'AVE entri a Sants a finals d'any deixin de qüestionar la credibilitat dels compromisos que assumeixo»

«El debat sobre el traçat és fictici. Està orientat únicament a erosionar el partit que portarà l'alta velocitat a Catalunya»

domirà tranquil·la?

-Quan la tuneladora va passar a Madrid per sota de Nous Ministeris [la seu de Foment], estava treballant i la sentia passar, perquè vibra. Les obres les faran empreses, tècnics, enginyers i molts treballadors amb molts mitjans i molta preparació, que estan a l'altura dels millors del món. No se n'ha de tenir dubtes pel fet que siguin espanyols.

-S'han encreuat moltes apostes sobre l'arribada de l'AVE a Barcelona a finals d'any. El president de la patronal catalana assegura que disposa de dades que indiquen que no arribarà a temps.

-Doncs ho sento per ell, perquè està molt mal informat. Si té dades, que les faci públiques. Hauria d'estar més ben informat pel lloc que ocupa. Jo no m'hi aposto res, perquè m'hi jugo alguna cosa molt més important que és la meua credibilitat. Espero que el dia que entrem a Sants hi hagi un punt d'inflexió entre el qüestionament del que dic en relació amb les meves responsabilitats, precisament pel grau de compliment dels compromisos que assumeixo. Encara que segur que algú hi posarà pegues, en lloc de tenir la gallardia de reconèixer públicament que estaven equivocats, que han estat espantant la població i debilitant-ne la confiança. Hi seguiran posant pegues en lloc de reconèixer que Catalunya tindrà unes infraestructures envejades a la resta del món. El millor AVE i el millor aeroport.

-No em repetirà que el retard de l'AVE a França va ser culpa de l'herència rebuda. Vostès s'hi van comprometre per al 2009 i ho han endarrerit més de tres anys.

-No. Nosaltres el que vam fer va ser mantenir les dates que havia donat el PP. No em comprometo mai a una data fins que tinc a les mans la declaració d'impacte ambiental.

-Però al Congrés va prometre el 2008.

-Només vaig parlar de la data compromesa pel PP. De totes maneres, es faran obres addicionals per connectar amb França a principis del 2010, encara que no sigui en AVE. Som tan honrats que ho diem. El PP va connectar amb una cosa semblant el Madrid-Lleida i ho va anomenar AVE.

-Fa la sensació que amb el termini de tres anys s'han volgut curar massa en salut, després de l'angoixa viscuda per l'esforç d'arribar a Barcelona el 2007.

-Sempre em curo en salut. Sóc força cauta. Penso ser aquí d'aquí a dos anys i llavors hauré de retre comptes del que he dit i fet.

-¿Vol dir que pensa repetir?

-Faré el que vulgui el president. Del que sí que estic segura és que el meu partit repetirà. ■

Serveis bàsics Catalunya en crisi

Reportatge

Els quatre grans desastres

RESPONSABLE • La ministra Álvarez manté el càrrec tot i estar relacionada directament amb tres dels problemes **DUETS** • Adif-Renfe, Iberia-AENA i REE-Endesa han acabat la paciència dels catalans

Q. Torrent
BARCELONA

Hi ha llum al final del túnel? Aquesta és la pregunta que avui es fan molts catalans que han vist com en un any anaven sorgint com bolets a la tardor els problemes a les infraestructures que sustenten la vida econòmica i social de Barcelona i el seu entorn. Crisi a l'aeroport, crisi a Renfe i la xarxa ferroviària, crisi amb els col·lapses a la carretera i crisi elèctrica. Quatre crisis amb un denominador comú: la desídia del govern espanyol i les seves empreses públiques a l'hora d'invertir els diners necessaris per mantenir la cohesió social i l'impuls econòmic de Catalunya. I un nom per sobre de tots: el de Magdalena Álvarez, la ministra de Foment que miraculosament ha salvat els últims 365 dies enganxada amb cola a la cadira del seu despatx del passeig de la Castellana.

Renfe: la mare dels problemes

Si alguna cosa ha fet córrer rius de tinta durant els últims 12 mesos a Catalunya, aquesta ha estat la crisi de Rodalies, que diàriament ha tingut pendents els seus 450.000 usuaris de si arribarien puntuals a la feina o lloc d'estudi o si Renfe i Adif els sotmetrien a un tour turístic a dos per hora per vies i estacions de Barcelona. El caos va ser màxim durant els mesos d'octubre i novembre, amb atacs d'histeria dels usuaris que van arribar a tallar les vies en alguna ocasió.

Les obres per l'arribada del TGV a la ciutat no han estat excusa vàlida per la pèrdua d'eficiència d'una xarxa de trens que no rebia cap gran inversió des d'abans dels Jocs Olímpics. El desconcert ha estat màxim tot l'any, amb una Renfe incapaç d'assumir els seus errors i desbordada pel mal funcionament de la xarxa. I la llum al final del túnel és encara molt tènue, perquè dels 6.000 milions necessaris per arreglar la paupèrrima xarxa catalana, la



ministra només n'ha promès 2.000. És clar que la desorientació dels partits catalans i la falta d'entesa per defensar conjuntament les seves tesis a Madrid han permès a Magdalena Álvarez continuar remenant la cua cada cop que visita la colònia.

Aeroport: Madrid no el deixa anar

No hi ha hagut manera. Ni amb les negociacions pel nou Estatut, ni collant Zapatero al Congrés. L'aeroport del Prat continua governat per la mà centralista d'AENA al servei dels interessos nacionals, òbviament espanyols. Evidentment els interessos catalans no els van defensar gaire el juliol del 2006. La inoperància governamental va provocar un immens caos a l'aeroport coincidint amb la sortida de vacances. Van ser

sis dies de caos, que van fer perdre la paciència a centenars de milers de persones i molts milions d'euros a les empreses. Contràriament al tren, les obres d'ampliació de l'aeroport van a bon ritme. La qüestió és saber qui i en funció de quins interessos nacionals decidirà com es gestiona una infraestructura bàsica per a la competitivitat econòmica.

Trànsit: l'odissea de moure's

Però el diagnòstic no seria complet sense veure què passa a la carretera. I la situació no és per tirar coets, precisament. Les inversions necessàries fa temps que no agafen el pont aeri i any rere any Barcelona veu com mentre creix el parc de vehicles disminueix la capacitat de les seves vies d'entrada, imprescindibles actu-



1. Els usuaris van perdre la paciència i el 28 de març van tallar les vies al passeig de Gràcia
■ F. MELCION

2. Caos a l'aeroport el 28 de juliol del 2006
■ X. BERTRAL

3. Embús diari a les rondes de la ciutat
■ P. VIRGILI

4. Barcelona a les fosques dilluns passat a la nit
■ M. PÉREZ

aliment a causa del pessim funcionament d'alguns transports públics. El pa de cada dia de molts catalans és passar-se més de dues hores al cotxe fent cua.

Endesa: les postres sense llum

La traca final l'ha posat la parella Endesa-REE, que ha estat a l'alçada de l'actuació dels duos Renfe-Adif i AENA-Iberia. Un cop més la manca de la inversió adequada a les necessitats catalanes acaba en desastre. 1.200.000 barcelonins a les fosques durant hores i la incertesa de patir apagades puntuals d'aquí al febrer. Tot plegat amant amb una altra cerimònia de la confusió de les empreses públiques o expúbliques espanyoles per treure's de sobre les responsabilitats. ■

Els responsables

Magdalena Álvarez

Sens dubte no ha estat l'any de la ministra de Foment, que en quatre anys al càrrec ha estat incapaç d'anar més enllà de posar pedaços a les necessitats. Les inversions han arribat tard i malament.

José Salgueiro

Van haver de passar sis mesos perquè el president de Renfe entengués el perquè de la indignació dels usuaris de Rodalies. Incapacitat per resoldre problemes i massa promeses incomplertes.

Antonio G. Marín

Adif i el seu president tampoc ha estat a l'altura de les circumstàncies. Un excés de confiança i la manca de la previsió necessària han convertit les obres del TGV en un calvari per als Rodalies.

Luis Atienza

L'exministre socialista i president de Red Eléctrica de España no ha admès la falta d'inversió a la xarxa de Barcelona. La manca d'un sistema de seguretat eficient va deixar la ciutat a les fosques.

Manuel Pizarro

A l'ínclit personatge que presideix Endesa -el mateix que rebutjava l'opa de Gas Natural amb una Constitució espanyola a la mà- li va faltar temps per treure's responsabilitats de sobre.

Manuel Azuaga

El president d'AENA no ha tingut inconvenient a sortir a defensar el model espanyol d'aeroports, el més centralitzat del món, que no permet controlar el Prat des de Catalunya.



Barcelona +

La notícia
del lector

Avis afectats
per l'apagada
relaten com
pujaven a peu al
pis o mataben el
dia sense llum.



SERVEIS BÀSICS

Més de tres milions d'afectats pel dèficit d'infraestructures

■ Des del juliol de l'any passat Catalunya està pagant la manca d'inversions de l'Estat en carreteres, ferrocarrils, l'aeroport del Prat i la xarxa elèctrica ■ Preocupació per la pèrdua de prestigi i competitivitat econòmica

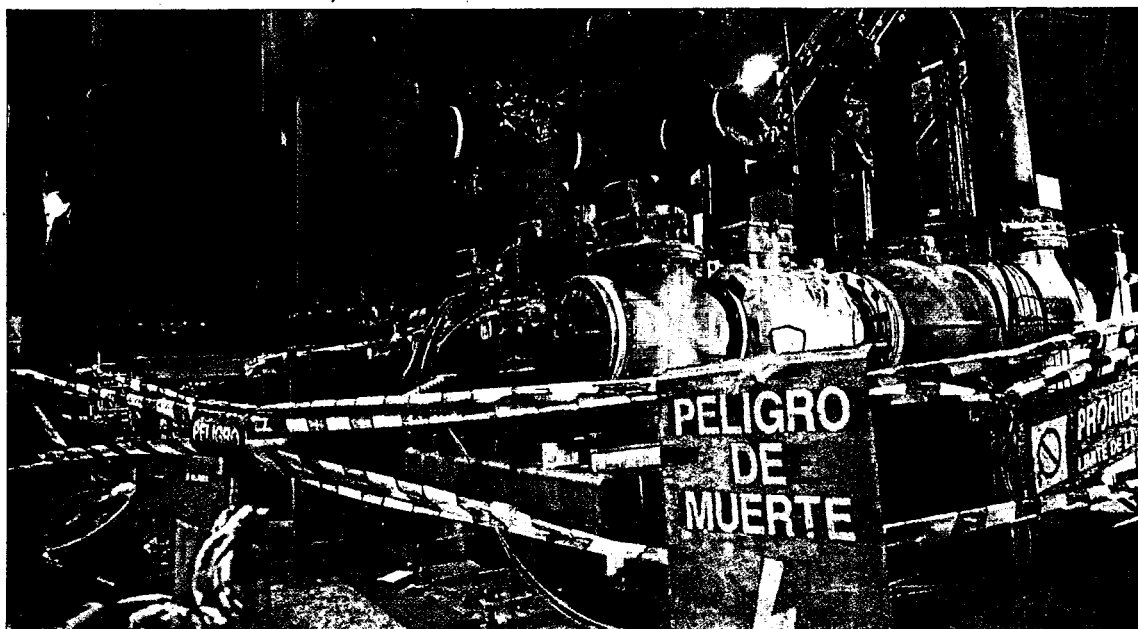
Quim Torrent
BARCELONA

L'estocada final va arribar dilluns, quan faltaven tres minuts per a les onze del matí. La gran apagada de Barcelona és l'últim episodi de l'*annus horribilis* que ha viscut Catalunya a causa del dèficit i el mal estat d'algunes infraestructures. Uns 3.170.000 catalans han estat víctimes d'alguna de les tres grans crisis de l'any o del col·lapse de trànsit perpetu en què viu l'àrea metropolitana.

Tot va començar amb la crisi de l'aeroport, el 28 de juliol de l'any passat, quan els treballadors de terra de l'aeroport del Prat van saltar a la pista per una enrabada sindical. La manca de capacitat de reacció de les diferents administracions va acabar amb l'aeroport sumit en el caos durant sis dies i va fer que més de 500.000 passatgers haguessin de posposar o anul·lar els seus viatges.

Tal com explica l'economista Ramon Tremosa, aquell va ser "el primer episodi de desprestigi internacional de Barcelona". El nom de la capital, i per extensió el del país, "van aparèixer a les pàgines dels principals diaris del món lligats a una imatge de caos i desconcert".

La mare de tots els col·lapses, però, va arribar amb la tornada de vacances. La manca d'inversió per part de l'Estat va donar els seus fruits en forma d'avaries pràcticament diàries i talls al servei de Renfe, que van arribar a sobrepassar les tres hores. Els 450.000 usuaris diaris de



Com a conseqüència de la fallada dels sistemes de seguretat una sobrecàrrega va provocar un gran incendi a la subestació de Maragall dilluns passat ■ X. BERTRAL

Les xifres

450.000

són els usuaris que té cada dia el servei de Rodalies de Renfe, que ha patit greus retards i en segueix patint.

1,2

millions de persones van veure's afectades per l'avaria de dilluns passat a la xarxa elèctrica de Barcelona.

6

dies va durar el caos de l'any passat a l'aeroport del Prat. A Catalunya va afectar més de mig milió d'usuaris.

teres de l'àrea metropolitana, que viuen un col·lapse constant a les hores punta, que afecta un milió de conductors. Per Rovira "el problema és l'alt nombre de camions" i la falta de capacitat ferroviària per a les mercaderies. El cert és que amb el ritme actual de creixement del trànsit, en deu anys, tot i que es construeixin les noves carreteres previstes, més d'un 50% de les vies estaran col·lapsades, segons un informe de la Cambra de Comerç.

I per tancar l'any més galdós de la història contemporània de Barcelona, l'apagada de dilluns, amb

1.200.000 afectats. Un fet que ha encès els ànims dels barcelonins, que quinze anys després han despertat del *somni olímpic* i s'han adonat que "la qualitat de vida està deixant de ser un dels actius de la ciutat", lamenta Tremosa.

L'economista adverteix que cal córrer per atrapar el tren de la competitivitat. "Les multinacionals ja no vénen i si les coses no canvien, cada cop en marxaran més", augura. I, de moment, atenen els moviments de les diferents administracions, totes del mateix color, la llum al final del túnel és més aviat difosa. ■

Rodalies i els més de 20.000 dels serveis regionals de Renfe van patir dia sí, dia també, un caos agreujat per la incapacitat de dues empreses dependents del ministeri de Foment, Adif i Renfe.

El secretari del Col·legi

d'Enginyers, Josep Maria Rovira, recorda la situació de caos —que encara dura, confes va poder comprovar ahir i divendres— de "molt trista" perquè fa anys que "les infraestructures ferroviàries no són les adequades i un dia o altre s'havien

d'acabar col·lapsant". I res fa pensar que la cosa s'aturi, com demostren les dues últimes jornades.

En paral·lel a la crisi ferroviària, i també en part com una conseqüència, durant l'any també ha empitjorat la situació a les carre-

Sobre... els tipus de passatgers

- NEGOCIS**
Són els passatgers que estan disposats a invertir més en el bitllet. Els seus desplaçaments es produeixen en gran mesura al llarg de la setmana laboral.
- TURISME**
Centrat principalment durant els períodes de vacances, els caps de setmana i també aprofitant punts que els permetin una duració superior del viatge.
- RELACIONS FAMILIARS**
Desplaçar-se per visitar la família, per assistir a un casament o un enterrament es converteix també en un important motiu de desplaçament amb l'avió.
- MERCAT ÈTNIC**
Es tracta d'un mercat que ha experimentat una important alça els darrers anys, i es fonamenta principalment en el retorn per uns dies dels immigrants.

Barcelona sense disposar d'una autèntica estructura de hub*.

En aquest punt, com apunta Curcoll, Barcelona ha de treballar en quatre direccions: continuar la tasca de captació de companyies d'aviació no europees que optin per la Ciutat Comtal, no deixar de banda la possibilitat d'establir un hub en termes clàssics, facilitar l'intercanvi de passatgers dels vols de llarg radi a vols de mitjana distància europea (encara que no siguin de la mateixa companyia), així com no perdre de vista l'entrada al mercat dels nous Airbus 350 i Boeing 787, que poden cobrir rutes de llarga distància i disposen de menys capacitat de passatge.

OBJECTIU, ESTIMULAR LA DEMANDA

Si bé pot semblar que el principal objectiu és potenciar la demanda, en el cas de l'aeroport de Barcelona les coses canvien i el que "realment es necessita és estimular també l'oferta, cosa que fins ara no s'havia fet", apunta Salvador Curcoll. Per tant, la clau resideix a aconseguir un nombre més elevat de seients d'avió per al Prat, "però no qual-sevol seient, sinó de vols de llarga distància", afegeix.

Aquest plantejament neix a final del 2003 quan, segons Curcoll, "per mitjà de diferents estudis arribem a la conclusió que l'important és promoure l'aeroport de Barcelona el gestioni qui el gestioni". D'aquí neix, l'any 2005, el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries (CDRA), constituït per la Generalitat de Catalunya, la Cambra de Comerç de Barcelona, l'Ajuntament de Barcelona i AENA, amb l'objectiu d'impulsar el desenvolupament de nous enllaços aeris amb l'aeroport de la Ciutat Comtal.

Marta Olivé

Els experts opinen



PRESIDENT DE COMERTIA

Javier Cottet

"Barcelona té les condicions per ser un 'hub'"

"És una evidència que disposar de bones infraestructures afavoreix el dinamisme econòmic territorial. També cal fer notori que Barcelona té totes les condicions necessàries i suficients per ser un hub", explica Javier Cottet, president de Comertia, una associació que agrupa 45 empreses de venda al detall que sumen uns 2.500 punts de venda. "Un hub per al sector comercial és una oportunitat de captació de nous consumidors, més turisme de compres... En definitiva, representa potenciar el creixement de les nostres marques i situar-les també en clau internacional".



TURISME DE BARCELONA

Josep Anton Rojas

"Amb vols internacionals som més competitiu"

Barcelona i Catalunya generen la suficient activitat econòmica per disposar d'una xarxa de connexions aèries internacionals. El director de Promoció i Estudis de Turisme de Barcelona, Josep Anton Rojas, assenyalava que "el model actual de gestió centralitzada dels aeroports espanyols no és el que garanteix una millor competitivitat". Disposar d'una oferta de vols intercontinentals, afegeix, "afavoreix la instal·lació de seus de companyies internacionals i amplia la possibilitat de rebre turistes de mercats llunyans, en especial del segment de creuers".

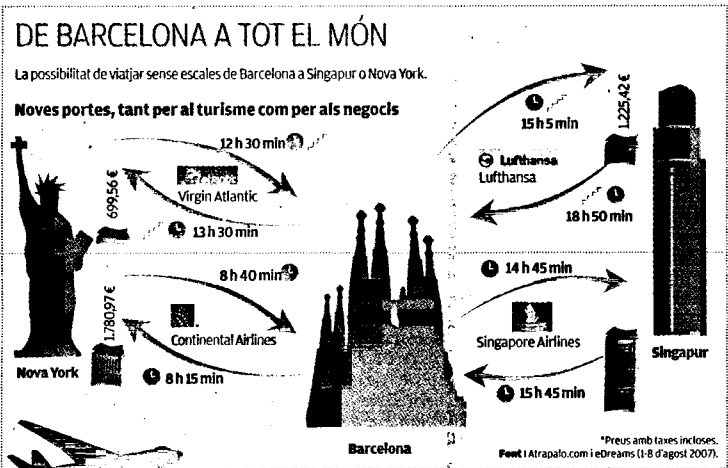


VICEPRESIDENT DE L'ASSOCIACIÓ CATALANA DE PROFESSIONALS

Josep Ritort

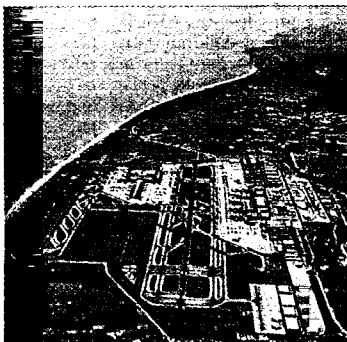
"Tenim èxit entre el públic jove"

Més de 40.000 persones de tots els sectors econòmics s'han adherit ja al manifest "per un aeroport intercontinental amb una gestió individualitzada" a través de la web www.aeroport-intercontinental.cat que ha impulsat l'Associació Catalana de Professionals. Segons explica Josep Ritort, "el turisme i el port seran els grans dinamitzadors del hub de Barcelona i per això volem que la gent sàpiga que significarà tenir-lo o no". Sobre la leina a fer des de l'ACP, Ritort afirma: "La nostra web serà un referent d'informació sobre aeroports per a la societat civil catalana".



Marsans, interessat en el Prat

Una de les companyies que fins ara s'han mostrat més interessades a invertir per convertir l'aeroport del Prat en 'hub' de vols de llarg radi és el Grup Marsans.



■ **AIR COMET, Aerolíneas Argentinas i Spanair** - propietat o amb participació del grup - llançaran un projecte comú per a la creació a l'aeroport barceloní d'un hub amb rutes de llarg recorregut, que es posaria en marxa només si els fossin adjudicats els espais amb les característiques que aquestes companyies necessiten dins la nova terminal Sud del Prat i que els permetrien tenir una operació més eficaç. Segons fonts de la companyia, el pla s'iniciaria a partir de l'agost del 2008, després que Marsans robés sis nous avions.

A partir d'aquesta infraestructura, i segons han manifestat representants de les companyies, aquestes enllaçarien Barcelona amb Buenos Aires, Quito i Guayaquil, deixant per a més endavant l'enllaç amb Bogotà i Santiago de Xile. L'objectiu, d'aquesta manera, passa per exportar a la Ciutat Comtal allò que Air Comet ja està portant a terme a Madrid-Barajas.

JA SÓN REALITAT

A més a més de les negociacions entre companyies, el darrer any i mig el Prat ha aconseguit un vol diari a Nova York de Continental Airlines. També ha estat important la posada en marxa del vol de Singapore Airlines, que ha transportat prop

Durant el 2006 va ser molt significatiu el creixement del trànsit de passatgers amb Amèrica del Sud

de 20.000 passatgers cap al sud-est asiàtic en cinc mesos d'operacions. Durant l'estiu també està disponible un vol diari d'US Airways a Filadèlfia i dos vols setmanals a Montreal (Canadà). En el cas dels vols de càrrega, se n'ha aconseguit un de Barcelona a Dubai i també dos vols per setmana a la Xina. Durant el 2006 també va ser significatiu el creixement del trànsit de passatgers amb Amèrica del Sud, gràcies als vols directes d'Aerolíneas Argentinas i Avianca.

Marta Olivé

L'aeroport del Prat de Barcelona vol incrementar l'oferta de vols intercontinentals ampliant el seu atractiu per a les empreses i els viatgers d'arreu del món

El repte 'hub'

Barcelona perd a la ratlla de mig milió de pernотacions l'any per no disposar d'un aeroport de connexió amb vols internacionals. I és que la manca de vols directes intercontinentals des de l'aeroport del Prat fa que moltes persones que vénen a la capital catalana es vegin obligades a passar una nit d'hotel en una altra ciutat, principalment Madrid.

amb un creixement del 14,5%, el 2006 va consolidar Barcelona com el primer port de creuers del Mediterrani i el novè a nivell mundial. La xifra d'1.407.179 passatgers de creuers que van arribar-hi, amb un impacte econòmic generat de 157.276.998 euros, podria incrementar-se encara més si el Prat es convertís en un aeroport *hub* per antonomàsia i disposés de més vols intercontinentals. Aquest és un element clau de competitivitat del sector dels creuers, ja que el 31% dels creueristes que arriben al port de Barcelona provenen dels Estats Units i el Canadà. Així doncs, el seu pes específic es veuria incrementat en gran manera amb la implantació del *hub*.

Com explica el director d'infraestructures i territori de la Cambra de Comerç de Barcelona, Salvador Curcoll, "el fet de no tenir més vols intercontinentals és un obstacle per a nosaltres perquè Catalunya té molt bones condicions en qüestions de tipus climatològic o cultural, però en una economia global com la nostra aquesta mancança ens limita". Una mancança que, en paraules del mateix Curcoll, "no passa en el transport marítim, que també és una porta d'accés que tenim de cara a l'economia global".

ACLARINT CONCEPTES

De l'anglès *hub & spokes* (eix i radis), el terme *hub* és una manera molt gràfica d'explicar que, a partir d'un nucli central que està lligat per aquests radis amb nuclis perifèrics més petits, es poden alimentar vols de llarga distància que sense aquesta alimentació no serien factibles. Tot

Consolidar els vols intercontinentals és la clau de competitivitat per al sector dels creuers a la Ciutat Comtal



D'on vénen els passatgers?

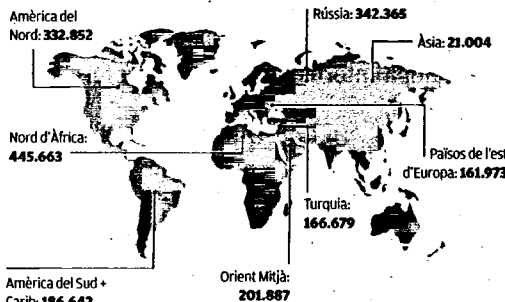
Durant 2006, i segons el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries, el nombre de viatgers procedents de l'Amèrica del Sud i el Carib va experimentar un important augment, el 65%, mentre que en el cas dels asiàtics va ser del 57%. Dues xifres que prenen forma enmig d'un creixement mitjà de l'aeroport d'entre el 10% i el 10,2%, que demostra que el segment de llarga distància és un sector emergent. Tot això, sense oblidar el pes específic que cada vegada més tenen els passatgers provinents

d'Amèrica del Nord, i que ja ocupen el tercer lloc del rànquing de passatgers dels nous serveis aèris del Prat.

Trànsit internacional

Pel que fa al trànsit internacional, tot i tractar-se de vols molt propers, els passatgers dels països del nord d'Àfrica van continuar ocupant la primera posició del rànquing del Prat. No obstant això, l'increment més gran se'l van atribuir els ciutadans dels països de l'Europa de l'Est, amb un 163% de creixement respecte al 2005.

Volum de passatgers per regions



Font: Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries.

Les dades

24%

va ser el percentatge en què es va incrementar el trànsit de passatgers internacionals durant l'any 2006; se'n destaquen els països de l'est d'Europa.

2005

aquest any neix el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries (CDRA), amb l'objectiu d'impulsar nous enllaços aeris.

Primers vols dels avions

1890

Clément Ader inventa el que es va anomenar per primera vegada avió ('Eole'). Es tractava d'un element caracteritzat per ser més pesant que l'aire la finalitat del qual era volar.

1895

L'enginyer alemany Otto Lilienthal està considerat quasi per unanimitat el primer home que, després de llançar-se des d'un punt elevat, va volar durant uns moments i va atèrrer amb seguretat.

1903

Els germans nord-americans Wilbur i Orville Wright són considerats els primers homes que van fer un vol controlat i ho van aconseguir amb mitjans de propulsió mecànics.

1909

Va morir el primer pilot documentat a Espanya, Antonio Fernández, fabricant del primer avió viable comprovat a l'Estat espanyol. Va ser el primer pilot de la història que va caure en ple vol.

