



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 21-9-2007

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

CITIGROUP Y ROYAL BANK OF SCOTLAND SE ENCARGAN DEL PROCESO

Ferrovial desafía la crisis y mantiene su plan de emitir 13.000 millones en bonos

El grupo constructor y de servicios colocará deuda para refinar la adquisición de la británica BAA. La compañía podría vender alguno de sus aeropuertos en Londres.

EL GUERRA, Madrid

Ferrovial no tiene miedo a la crisis que atraviesan los mercados bursátiles y crediticios. El grupo constructor y de servicios sigue adelante con sus planes para refinar la adquisición de BAA, el gestor de los aeropuertos británicos, comprado en junio de 2006.

Ferrovial, que actualmente tiene una deuda de 31.300 millones de euros, prevé realizar una emisión de bonos titulizados de 9.000 millones de libras (unos 13.000 millones de euros), la mayor colocación de estas características en todo el mundo.

"No nos afectan las incertidumbres del mercado, porque nuestra emisión no se va a realizar en este momento", explicó Nicolás Villén, director general Económico-Financiero de Ferrovial, sin especificar cuándo se van a colocar los bonos. Citigroup, Royal Bank of Scotland y un sindicato de bancos se encargarán del proceso.

Venta de aeropuertos

"Por supuesto que nos interesa reestructurar la deuda de adquisición de BAA cuanto antes, pero lo haremos siempre en el mejor momento", añadió el directivo, quien explicó que Ferrovial última los documentos necesarios para realizar esta emisión, que se dirigirá a inversores institucionales, con un plazo de vencimiento de entre 30 y 40 años.

El grupo constructor y de servicios -que invertirá entre 9.000 y 10.000 millones



Nicolás Villén, director general Económico-Financiero de Ferrovial.

Los planes a corto plazo

“ No nos afecta la incertidumbre del mercado porque no corre prisa la emisión”

“ Ferrovial cuenta con una situación de solvencia bastante holgada”

“ La venta de los aeropuertos de Australia y de los activos inmobiliarios está muy avanzada”

“ Estos recursos se destinarán a amortizar la deuda de los aeródromos no regulados”

de libras en los próximos años en mejorar los aeropuertos británicos- podría afrontar también la venta de alguno de sus tres aeropuertos de Londres, Heathrow, Gatwick y Stansted.

"Contamos con una situación de solvencia bastante holgada, que, incluso, nos permitiría acometer nuevas inversiones", destacó, pese a todo, Villén. De la deuda neta

del grupo (31.300 millones), 29.500 millones son sin recuento, a largo plazo y corresponden a proyectos de infraestructuras (BAA y las autopistas). El resto, a las actividades de construcción y servicios.

"Aunque el nivel de apalancamiento parezca muy elevado, hay que tener en cuenta que es a largo plazo y que contamos con 2.000 millones de caja en estos proyectos y 4.000 millones de líneas de crédito firmadas para realizar ampliaciones de capital", añadió el directivo de Ferrovial.

Desinversiones

El grupo controlado por la familia Del Pino prosigue también con la venta de activos no estratégicos de BAA -el negocio inmobiliario de la compañía británica y los aeropuertos de Australia-, que espera cerrar antes de 2008. "Las negociaciones están muy avanzadas", apuntó Villén. Además, Ferrovial analiza desinvertir en la actividad de *duty free*.

La venta de los aeródromos de Australia y los inmuebles de BAA reportaría unos 2.000 millones de euros a la compañía, según estimaciones del mercado. Estos recursos se destinarían a amortizar la deuda de los aeropuertos no regulados de BAA, que no están incluidos en la emisión de bonos.

Las acciones de Ferrovial cayeron ayer un 2,09%, hasta 58,90 euros.

ROMÁN SANAHUJA SERÁ NOMBRADO PRESIDENTE DEL GRUPO

Los Sanahuja 'calcan' Metrovacesa

La familia catalana, que se quedará con la parte española de la inmobiliaria, ha diseñado una estrategia similar a la que ha seguido la empresa en los últimos años, bajo la batuta de Joaquín Rivero.

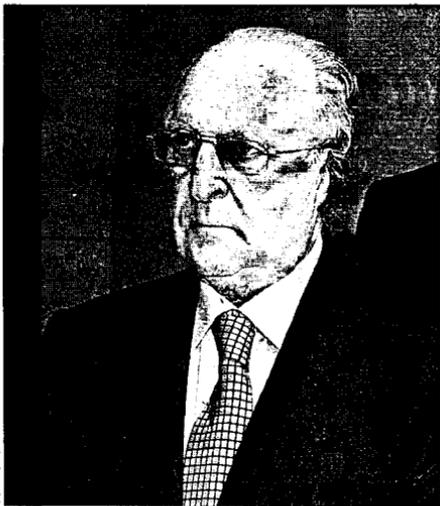
Ó. GUERRA, Madrid

La familia Sanahuja, que tiene un 39,6% de Metrovacesa, ya ha diseñado las líneas maestras de su plan para la parte de la inmobiliaria que controlarán después de que concluya el proceso por el que la compañía presidida por Joaquín Rivero (hasta octubre) se escinda en dos.

El nuevo grupo, que será presidido por Román Sanahuja, replicará la estrategia seguida en los últimos años por Rivero y que ha conseguido aupar a la empresa hasta el primer puesto del ranking inmobiliario español y entre los primeros de Europa, por valor de activos.

La familia catalana reforzará el patrimonio y desarrollará un proyecto internacional "para ser una sociedad de referencia en Europa", según el folleto de la opa enviado a la CNMV.

Los Sanahuja prevén que, entre 2007 y 2011, la nueva Metrovacesa invierta en patrimonio 3.883 millones. Dentro de este importe, se incluyen las operaciones realizadas en España, donde han comprado



Enara Ramón

Román Sanahuja será el nuevo presidente de Metrovacesa.

cinco proyectos de oficinas en Madrid, por 260 millones; y ocho inmuebles en Alemania, por 340 millones, como adelantó EXPANSIÓN el 30 de agosto. A esto, se suma la adquisición de la sede del HSBC

en Londres por 1700 millones.

Además, la familia Sanahuja aportará una cartera de activos de oficinas, centros comerciales y hoteles, valorada en mil millones y que proceden de sus inmobiliarias, Cre-

sa y Sacresa. Uno de estos activos es el centro comercial Arenas Plaza, construido en la antigua plaza de toros de Las Arenas de Barcelona y valorado en 164 millones. El objetivo es conseguir que la nueva Metrovacesa cuente con un valor de mercado por activos de 19.100 millones en 2011, un 98%

Resultados

En el área de promoción, la familia prevé invertir 1.400 millones en la compra de suelo. Cuando la compañía se disgregue, la nueva Metrovacesa contará con una cartera de suelo de 2,42 millones de metros cuadrados. Para financiar todas estas inversiones, la nueva Metrovacesa venderá activos por valor de 2.157 millones.

La otra gran línea maestra diseñada por los Sanahuja es reforzar el área internacional, una tendencia iniciada por Rivero con la compra de la francesa Gecina (compañía que se quedará el actual presidente tras la separación). La nueva Metrovacesa está ya presente en Londres, Alemania y Fran-

cia, donde contará con activos valorados en 1.800 millones y cedidos por Rivero.

Tras reforzar estas áreas, la familia Sanahuja prevé que la compañía ingrese por rentas (el que será el principal negocio del grupo) 636 millones en 2011, un 65% más que la cifra esperada para este año. Los ingresos por promoción crece-

Está previsto realizar una OPS por valor de 750 millones de euros en el primer semestre de 2008

rán un 7% anual, hasta 940 millones en 2011. Mientras, el beneficio neto apenas se elevará un 10% en cuatro años.

La nueva Metrovacesa seguirá cotizando en el mercado. Los Sanahuja, que se quedarán con más del 50%, quieren tener, al menos, un 25% de free float (porcentaje de acciones que cotizan en bolsa). Para ello, han programado una OPS de 750 millones en el primer semestre de 2008.



El conseller Joaquim Nadal.

ACUERDO CON SOLBES

Cercanías será la prioridad en la inversión de la Generalitat

EXPANSIÓN. Barcelona

La mejora del servicio de Cercanías, la compra de convoyes, la construcción de la línea ferroviaria entre Cornellà y Castelldefels y de la orbital, el impulso de nuevos ejes viarios y las bonificaciones de peajes serán las prioridades de inversión del Govern con los 30.000 millones de euros prometidos por el Gobierno hasta 2014.

Así lo anunció ayer el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, tras reunirse en Barcelona con su homólogo balear, Gabriel Vicens. Nadal subrayó que estos fondos se destinarán a proyectos del Gobierno y también servirán para financiar obras como el desdoblamiento de las líneas de ferrocarril del Maresme y de Barcelona-Vic.

Peajes

El conseller concretó que, después de las bonificaciones en los peajes de Alella, el túnel del Cadí, Les Fonts y Mollet del Vallès, se lograrán este año nuevos avances en este ámbito, informa Efe.

En cuanto a la huelga convocada por los trabajadores de Renfe y Adif por los trasposos de Cercanías a las autonomías, Nadal aseguró que "hay garantías de mantenimiento de la plantilla y de las condiciones de trabajo", por lo que en este tema "no debe haber ningún problema".

EL EJECUTIVO CATALÁN ACUSA A ALCALDES DE CIU DE "BOICOTEAR" PROYECTOS

CiU denuncia los retrasos del Govern en obra pública y pide acelerar el pacto nacional

La federación nacionalista acusa a la Generalitat de un retraso medio de más de dos años en 43 obras catalanas. Puig amenaza con pedir el relevo de Nadal si no hay un compromiso firme antes de finales de año.

IGNASI PUIGOL. Barcelona

CiU arremetió ayer contra la gestión del Govern en obra pública. En un contexto de debate sobre el modelo de gestión de algunas infraestructuras, como la red ferroviaria de Cercanías o los aeropuertos, la federación nacionalista denunció los retrasos del tripartito en infraestructuras, desde que llegó a la Generalitat en 2003.

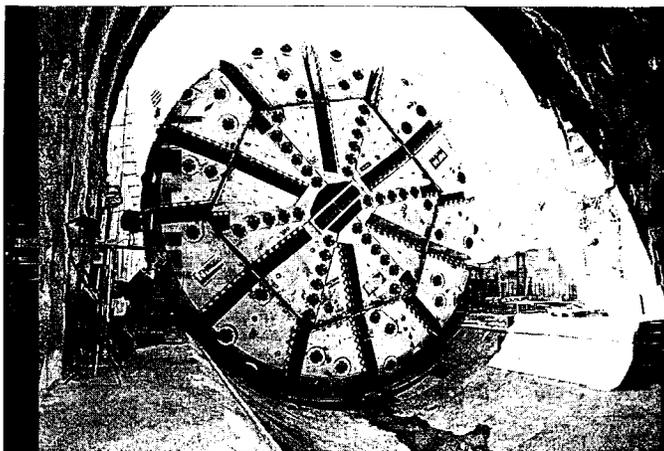
La formación presentó ayer un listado de 43 grandes infraestructuras -23 obras de la Generalitat y otras veinte del Gobierno central- que presentan un retraso medio de entre dos años y dos años y medio. Josep Rull, diputado de CiU en el Parlament denunció la cantidad "alarmante" de proyectos "detenidos" y de "retrasos acumulados".

Pacto nacional

El portavoz de CiU en el Parlament, Felip Puig, instó al Govern a acelerar la negociación sobre el Pacto Nacional de Infraestructuras para que se firme antes de finales de año y no en 2008, como preveía el tripartito.

CiU exige que, además de detallarse un calendario para cada obra, se constituya en el marco del Parlament un grupo de trabajo en el que participen representantes de la sociedad civil, como las cámaras de comercio, la Cámara de Contratistas o los colegios profesionales. Puig aseguró que si el Govern no se adecua a estas peticiones su grupo pedirá al president José Montilla que releve al conseller Nadal.

Entre los retrasos más sig-



La Línea 9 del Metro de Barcelona finalizará con un retraso mínimo de cuatro años. Elena Ramón

Retraso en infraestructuras, según CIU

Actuación	Estado	Inicio obras	Previsión finalización inicial	Previsión finalización actual	Retraso previsto	Retraso actual
Ampliación Puerto BCN	en ejecución		2008	2010	2 años	
Aeropuerto del Prat	en ejecución		2007	2009	2 años	
Cuarto cinturón	en ejecución	2007				2 años
N-260 Eix Pirinenc	obras por iniciar					2-4 años
N-230 Lleida-frontera franc.	obras por iniciar		2011	2015-2016	4 años	
N-340 Tarragona-Cuarto c.	en ejecución				4 años	
N-II Conversión en autopista	en ejecución				1-3 años	
AP-7 Norte/Sur	sin iniciar					2 años
AVE	en ejecución		2009	2012	3 años	
Línea Renfe Papiol-Mollet			2005			2 años
Eix Transversal	obras adjudicadas	2007	2010	2012	2 años	
Eix Llobregat	en ejecución	2004	2006	2007		1-2,5 años
Anella de les Gavarres	en ejecución/DIA		2005			2 años
Eix Diagonal	replanteamiento proyecto		2007			2 años
C-58 Terrassa-Cerdanyola	estudio informativo		2004	2008		3 años

Fuente: CIU

nificativos, Rull citó el de la Línea 9 del Metro de Barcelona, cuyas obras finalizarán cuatro años más tarde de lo

previsto, en 2013. El diputado señaló que de los 46 kilómetros de la línea, entre enero y junio de este año se han per-

forado 749 metros.

Sobre la L9, que ha disparado su presupuesto desde los 2.250 millones de euros

GESTIONADA EN UN 45% POR EL SECTOR PÚBLICO Y EN UN 55% POR EL PRIVADO

Les Franqueses del Vallès estrena la primera planta de reciclaje de residuos de la construcción

EXPANSIÓN. Barcelona

El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Francesc Baltasar, inauguró ayer en Les Franqueses del Vallès la primera planta de reciclaje y tratamiento integral de los residuos de la construcción de Catalunya, que ha supuesto una inversión de 4 millones de euros.

Esta planta, ubicada en el polígono Pla de Llerona (Vallès Oriental), dará servicio a más de 500 empresas del sector de la construcción

que están asociadas al gremio de constructores de la comarca y que serán las principales beneficiarias, aunque también está abierta a la gestión de escombros de otras comarcas.

El conseller Baltasar remarcó la gran innovación que supone esta planta en el sector del reciclaje de los escombros y afirmó que "es la mejor de Catalunya, del Estado y una de las mejores de Europa".

Hasta ahora, tal y como se

hace, en las plantas de reciclaje de escombros de Sant Celoni y Llinars, la selección del material se hacía de forma manual, mientras que en la nueva instalación se hará de forma automática.

La planta de reciclaje está

La nueva planta funciona de forma automatizada y gestiona 75 toneladas a la hora

gestionada en un 45% por el sector público y en un 55% por el privado, y se ha construido con la colaboración del gremio de constructores de la comarca, Àridos García, la gestora de escombros de la construcción y el Ayuntamiento de Les Franqueses del Vallès.

La capacidad de la planta es de 75 toneladas cada hora, y tiene capacidad para almacenar 10.000 toneladas. La instalación acepta todo tipo de residuos procedentes de

hasta los 5.000 millones, el secretario de Mobilitat, Marnel Nadal, afirmó ayer que los proyectos de CiU estaban "mal hechos" o eran "inexistentes", informa Efe.

De acuerdo con el listado elaborado por CiU, otras obras que sufren retraso son la L12 del Metro -con un retraso de siete años-, la prolongación de la L5 -tres años- o la ampliación de la C-58 -cuatro años-.

Obras significativas

Otras obras significativas que se retrasarán son el desdoblamiento del Eix Transversal o el eje Vic-Olot por el túnel de Bracons -entre uno y dos años-.

Según Rull, las demoras se explican por las "discrepancias internas en el tripartito", la "reformulación de proyectos pactados", "deficiencias en la ejecución de las obras", la "desidia y lentitud" en la tramitación de proyectos, así como la "incapacidad" para desarrollar la red de Metro.

Por parte del Govern, Marnel Nadal respondió acusando a algunos alcaldes de CiU de "boicotear" proyectos -como la interconexión eléctrica con Francia, el desdoblamiento de la N-340, el paso del AVE por Barcelona o por municipios de Girona-, por lo que pidió "coherencia" a la formación.

"CiU ha entrado en un proceso de desorientación porque están viendo que el Govern está invirtiendo más que nunca y que el Gobierno se ha comprometido a destinar 30.000 millones de euros en siete años", dijo Nadal.

VENTA
PARQUE SOLAR
(157 kw)
EN
FUNCIONAMIENTO
Máxima radiación
Cataluña
Información: Tel. 93-736.84.20
Sra. Josefina

Fútbol El Camp Nou celebra su 50º aniversario

El Camp Nou celebra el próximo lunes su 50º aniversario, y con tal motivo, el club azulgrana ha organizado diferentes actos durante el próximo fin de semana. El de mayor calado será seguramente el que se celebrará el sábado por la tarde, antes del partido de Liga Barça-Se-

villa, con la presentación de la maqueta del nuevo estadio proyectado por el arquitecto Norman Foster. A través de diferentes artículos, este diario se propone reflexionar sobre la liturgia del Camp Nou desde su inauguración hasta que se ha decidido su reforma.

Cuando se inauguró el Camp Nou yo tenía seis años. Para entonces, ya había tenido mis primeras experiencias en arquitectura de campos de fútbol, ya que mi padre me llevaba con mucha frecuencia al viejo campo de Les Corts y mis recuerdos de esas asistencias a los partidos de fútbol se mezclan todavía hoy con los arquitectónicos.

No es pedantería; me entenderán. El Club Deportivo Condal, que en 1968 pasó a ser filial del Barça, jugaba también en Les Corts, y cuando su partido coincidía con el del Barça, si no me falla la memoria, jugaba a última hora de la mañana o bien justo antes del partido del Barça, que era a las cinco de la tarde. En bastantes de esas ocasiones mi padre, conmigo acompañándole, acostumbraba a asistir a los dos partidos.

Ahí es donde empieza mi cultura arquitectónica de los estadios. Verán, en el partido del Condal no había mucho público, y las gradas de Les Corts, construidas para permanecer de pie apoyando los brazos en unas barras de hierro, permitían sentarse y ver el encuentro con cierta comodidad. Sin embargo, el partido del Barça era otra cosa. Jugaban Kubala y otros 10, que sin ser lo mismo, tampoco eran malos. Y el campo se llenaba completamente. Entonces a los niños, para que pudiéramos ver algo del partido, nos subían de pie en las barras de hierro, redondas de sección, citadas antes. Los padres, voluntariosos, nos aguantaban para que no resbaláramos, pero en más de una ocasión, cuando el Barça marcaba un gol, la alegría del momento hacía que nos soltaran y en bastantes ocasiones nosotros, los niños, dábamos con nuestros huesos en el suelo.

Estas experiencias, en mi inocencia sobre el valor económico de las cosas, me hacían pensar que lo suyo hubiera sido que todo el mundo, y no sólo los de tribuna, dispusieran de asiento, y a ser posible fijo. Añadiré que los sitios de las gradas estaban marcados con números y rayas, con lo que teóricamente también eran fijos, pero en la práctica si llegabas tarde ya no conseguías tu sitio porque estaba ocupado y, a pesar de las discusiones que se generaban, la cosa ya no tenía remedio.

Recuerdo que mi padre me comentaba que cuando se acabara de construir un nuevo y fantástico campo, que sería "el mejor del mundo", tendríamos dos asientos fijos para nosotros. Y así fue. Se inauguró el Camp Nou y mi padre y yo

La arquitectura del Camp Nou

JORDI FRONTONS



Una vista aérea del Camp Nou. / SUSANNA SÁEZ

El arquitecto Francesc Mitjans fue un adelantado a su época, en la que predominaban los estadios de estilo clásico

Aparte de las revolucionarias soluciones tecnológicas constructivas adoptadas, lo realmente singular y atrevido fue su diseño

Desde su construcción ha seguido siendo un referente mundial que ha mantenido su diseño dentro de un modelo actual

dispusimos de dos asientos en el gol norte; sin embargo el sino de los niños, si bien mejoró, no cambió del todo porque el señor de delante nos tapaba la visión. Así que, siguiendo la tradición, la solución pasaba por permanecer de pie sobre la grada —todavía no había asientos con respaldo— apoyándonos en la parte posterior de las piernas del sufrido espectador de atrás para poder ver y además saltar de alegría con los goles con cierta seguridad de no acabar en el suelo.

Con los años yo me convertí en arquitecto y mi hijo tomó el lugar de mi padre. El proceso fue similar, partidos del Barça B en el Miniestad y los del Barça sentado a mi lado en el respaldo con los pies en el asiento.

El arquitecto Francesc Mitjans fue un adelantado a su época, en la que predominaban los estadios de estilo clásico, recargados ornamental-

mente, y que su avanzado y radical proyecto llevó al Camp Nou a ser considerado realmente como el mejor del mundo, tal como pronosticaba mi padre.

Aparte de las revolucionarias soluciones tecnológicas constructivas adoptadas, en las que no me extenderé, lo realmente singular y atrevido fue su diseño. Se proyectó como un estadio asimétrico en él que, para combinar la cercanía de las localidades al terreno de juego con su perfecta visibilidad desde todas ellas, se partía de unas curvas helicoidales para dar forma a las gradas, que debían cambiar de centros y ejes según se acercaban a los córners. Cabe indicar como anecdótica que en una época en que no existían los ordenadores para poder dibujar las citadas curvas, explicaba el propio Mitjans que, al no haber en el mercado ningún compás que sirviera, tuvo que adaptar uno de varas clavándo-

le un pequeño tablón de madera a fin de ganar la rigidez necesaria.

Otro elemento singular del proyecto fue la enorme marquesina inclinada, para desahogar hacia el exterior del recinto, de la cubierta de tribuna de 40 metros en voladizo (ausencia de pilares) y además espejo en su forma de la curva marcada por las gradas.

En un principio se construyó una primera fase que mantenía la altura de la tribuna constante en todo el estadio, y se concluyó la totalidad aprovechando el Mundial de celebrado en 1982, con la construcción de la gradería superior del lateral y goles en forma de luna creciente, ya prevista en el proyecto original. Posteriormente se amplió acercando las gradas inferiores al terreno de juego mediante el rebaje de su nivel.

Mitjans también dio gran importancia al entorno del estadio, concibiéndolo como centro de una gran manzana singular,

para ello se compraron los terrenos adyacentes, en los que proyectó grandes zonas ajardinadas, así como unas rampas de emergencia para desalojo rápido en caso necesario.

La mayoría de los estadios no han superado el paso del tiempo y las nuevas tendencias arquitectónicas. Sin ir más lejos, el mítico Wembley, en Londres, fue derribado para construir otro nuevo en su lugar adaptado a las necesidades actuales. El Camp Nou ha seguido siendo, desde su construcción, un referente mundial, que sólo con retoques de adaptación a las nuevas normas de seguridad, así como mejoras en su comodidad, ha mantenido su diseño de hace 50 años dentro de un modelo perfectamente actual.

Ahora se va a reformar y para ello se convocó el pertinente concurso de ideas entre arquitectos que decidieran tomar parte en él. Debo reconocer que la posibilidad de participar con mi grupo de asociados fue tentadora, pero al final decidimos no hacerlo por considerar que nosotros, *culés* de toda la vida, podríamos diseñar otro estadio, y posiblemente no quedaría mal del todo, pero nunca modificar éste, que para nosotros es entrañable y nos costaría mucho hacerlo. Es posible que, contra lo que pueda parecer, el mejor proyecto surja de la frialdad de la distancia y no de un sentimiento que hemos llevado en la sangre de padres a hijos y nietos.

Jordi Frontons es arquitecto.

La transformació del coliseu blaugrana

Més que un club, més que un estadi

La jugada mestra és millorar el contenidor esportiu i integrar-lo en l'entorn de la ciutat

JULI
Capella

Vull pensar que Foster ha guanyat el concurs per a la remodelació del camp del Barça per la seva proposta brillant. Però, no obstant, sospito que potser, una vegada més, és perquè és un arquitecte estrella, un nom que garanteix l'operació, una icona mundial a l'altura del FC Barcelona, dos astrucs, un d'arquitectònic i l'altre futbolístic, units en el cim més alt. Una cosa inapel·lable, sense polèmica, que no doni opció a cap dubte.

Quan semblava que l'efecte de posar un Foster (o un Calatrava, o un Gehry) a la seva ciutat començava a minvar, ressorgeix en un projecte molt emblemàtic, perquè tots volem el bo i millor per a Barcelona i també per al Barça. Per tant ara la cosa més important serà poder veure i comparar els diferents projectes presentats i constatar que el seu era realment el millor, esperem que la resta de propostes no quedin amagades com sol passar habitualment, i es puguin debatre. Perquè serà molt interessant comprovar qui va fer un projecte a mida, amb tot l'afecte, o qui va fer un prototip, encara que brillant, però que pogués servir tant per al Camp Nou com per al Bernabéu o San Siro.

TENDEIXO a pensar que el finalista Carlos Ferrater proposava una cosa més vernacla, seguint la mestria de Mitjans i de Coderch, i enfocava el projecte des de la mediterraneïtat furgant en les seves arrels. Però tant de bo m'equivoqui i simplement Foster sigui millor amb la seva proposta futurista. Així no hauríem pecat de provincianisme una vegada més, presumint de tenir excel·lents arquitectes a Cata-

lunya, però després encarregant-ho tot a les estrelles, que de tant en tant s'estavellen, pensem en Herzog i De Meuron i el seu misteriós triangle del Fòrum.

Hi ha una cosa més important que conèixer la firma del projecte i si aquest tindrà forma d'olla o d'escut. El que s'ha de fer és anar a l'origen i preguntar-se: ¿era necessària aquesta remodelació? Crec honestament que sí; tot edifici, sobretot un equipament públic, està obligat a revisar-se cada pocs anys, per complir la seva funció. Però, ¿havia de créixer? Això no queda tan clar. Crec que Laporta parlava encertadament de «millories i de més confort» i no pas tant de creixement. No obstant, quan ara fa un any es va donar la notícia, l'objectiu era atèrrer: l'estadi més gran del món, amb 118.000 seients, i d'aquesta manera superar l'Azteca de Mèxic, de 114.600, i el mític Maracanà brasiler, de 103.000. Una vegada més, la megalomania s'apoderava d'una ciutat entestada a batre rècords. Finalment, del que es tracta és de tenir el millor camp, d'acord, però no de presumir de tenir el més gran o el més gros, això queda molt poc esportiu.

I MÉS ENLLÀ de la remodelació de l'estadi, el verdader tema de fons es refereix a l'entorn. El Barça, el que necessita, i aquí les seves necessitats coincideixen amb les de la ciutat, és reordenar les instal·lacions i sobretot esborrar la tanca per així poder integrar-se al barri amb més harmonia. Aquí radica la verdadera jugada mestra des del punt de vista urbanístic, no només fent millor el contenidor esportiu,



Es tracta de tenir el millor camp, però no de presumir de tenir el més gran o el més gros, això és poc esportiu

sinó integrant-lo en l'entorn. Els projectes autistes, concentrats, no fan ciutat.

Aquí és on torno a pensar que segurament un arquitecte local hauria demostrat la sensibilitat a l'hora de sargir amb cura l'entramat urbà. Ingenument, un directiu del Barça ha dit que Foster li ha assegurat que és un projecte personal en què pensa participar d'una manera molt activa. Bé, això, *sir Norman*, ho deu dir a totes, als 70 clients, tots molt prestigiosos, que té ara entre mans.

LA PREGUNTA clau és d'on sortirien els diners per finançar l'operació. Per descomptat, venent terrenys, però això no és tan fàcil, ja que el Miniestadi està en

una zona d'equipaments i se n'haurà d'aconseguir la requalificació. I sobre aquesta qüestió recauen dues sospites: primera, el projecte de Núñez titulat *Barça 2000*, i segona, el *pelotazo* de la ciutat esportiva del Reial Madrid, on en aquest moments per art de màgia s'alcen els quatre gratacels més alts d'Espanya. Allà a ningú li ha caigut la cara de vergonya, però recordem que aquí Maragall ja va plantar cara a Núñez per les seves ansies expansionistes, i el mateix va tornar a fer Clos amb Gaspard. Hereu ja ha advertit que o tots hi guanyen, ciutat, barri i el Barça, o no hi ha tracte i per tant tampoc diners per a la reforma.

Aquí està la verdadera qüestió, aconseguir la carambola que hi hagi benefici per a tots, i ja se sap que una tacada a tres bandes resulta molt difícil.

RESPECTE al concurs, s'ha de reconèixer la seva impecable organització per part del Barça i que hagi anat de la mà del Col·legi d'Arquitectes, per garantir-ne la solvència. És clar que tindrem un projecte de primera. Foster ho garanteix. I malgrat que alguns recel·lin d'aquesta elecció, aquesta no serà políticament incorrecta, com va ser la de Francesc Mitjans Miró, l'arquitecte original del Camp Nou, que era cosí germà de l'aleshores president del Barça Francesc Miró-Sans. Per sort les coses van sortir molt bé, i van demostrar ser excel·lents arquitecte i president, respectivament.

Finalment, només un petit avís. El Camp Nou es va pressupostar fa pocs més de mig segle en 68 milions de pessetes i en va costar 288; ara es parteix d'un pressupost de 250 milions d'euros, però si apliquem el mateix desviament resultarà que dels terrenys del Miniestadi n'hauran de sortir 1.000 milions d'euros. I jo no el veig tan gran. ■
Arquitecto.


INFRAESTRUCTURES

Foment millora el tren entre Calaf i Manresa

► Les obres a la via, amb un pressupost de 35,6 milions, duraran més de 3 anys

CRISTINA BUESA
BARCELONA

El Consell de Ministres té previst aprovar avui les obres de millora del tram ferroviari entre Calaf (Anoia) i Manresa (Bages). Es tracta dels tre-

balls de modernització de la línia que uneix la capital del Bages amb Lleida i Saragossa. Amb un pressupost de 35,6 milions d'euros, està previst que aquests treballs estiguin enllestits en un termini de tres anys i quatre mesos.

En la sessió d'aquest matí, el Govern autoritzarà el Ministeri de Foment a licitar les obres, que principalment serviran per augmentar la seguretat de la via i la infraestructura. En total es tracta d'un recorregut

de 35,5 quilòmetres que passa per Calaf, els Prats de Rei, Aguilar de Segarra, Sant Pere Sallavinera, Rajadell i Manresa.

PASSOS A NIVELL / A més de renovar la via (carrils, travesses i balast), es condicionaran els talussos amb esfondraments, els murs, els passos inferiors, els ponts i els túnels. Aquesta actuació també preveu millorar el sistema de comunicacions i l'electrificació. Foment suprimirà i reorde-

narà els passos a nivell que hi ha en aquest recorregut entre Calaf i Manresa, una llarga reivindicació dels municipis pels quals passa aquest subtram de via única.

L'actualització del traçat també inclourà els baixadors, on es rehabilitaran les andanes. Però l'estació que tindrà una transformació més gran serà la de Calaf, ja que està previst muntar-hi una nova via, construir-hi un pas de vianants inferior que permeti accedir-hi i, finalment,

habilitar-hi un aparcament en superfície.

LA PRIORITAT, RODALIES / Precisament ahir, el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, va esmentar la millora de la línia entre Lleida i Manresa com una de les que estan previstes per Foment. Tot i això va insistir que la prioritat després de la millora del finançament pactat amb el Govern per a infraestructures és el servei de Rodalies. ■

ECONOMIA

Preu del diner

Banc Central Europeu (BCE)	Euribor	4,666%
4%	4,60	4,505%
Interbancari	4,40	4,564%
4,682%	4,20	4,373%
	M	J
	JL	A

Hipoteques

201.000 euros
a 35 anys

Euribor + 0,50%

Quota mensual

1.035,8 €

ÚLTIMES MESURES PER DEFINIR EL FUTUR DE L'AEROPORT DEL PRAT

AENA obre a Catalunya la ronda final de consultes sobre la T-Sud

El president de l'ens es reuneix amb el Govern, l'Ajuntament de BCN, CCOO, UGT i la patronal

El consell de l'organisme decidirà d'aquí a poc a Barcelona les «assignacions» de la nova terminal

SALVADOR SABRIÀ
BARCELONA

AENA i el Foment han posat la directa per prendre la decisió sobre la distribució dels espais de la terminal sud (T-Sud) de l'aeroport del Prat i entre ahir i avui els seus màxims responsables en aquest tema faran a Barcelona l'última ronda de consultes a les autoritats polítiques i als agents socials abans d'anunciar-la. AENA té previst reunir el seu consell d'administració a Barcelona abans de dues setmanes, una mesura sense precedents, en què s'espera que faci pública la seva decisió.

Els representants estatals van assegurar a les autoritats autonòmiques que els espais de la T-Sud es repartiran amb caràcter revocable, mentre no es concreten el nou model de gestió aeroportuària ni els canvis de propietat de les grans aerolínies.

El president d'AENA, Manuel Azuaga; el secretari general d'Infraestructures del Ministeri de Foment, Fernando Palao, i el director general d'Aeroports, Javier Marín, es van reunir ahir primer amb una delegació de la Generalitat, encapçalada pel conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, i després amb el secretari general de CCOO, Joan Coscubiela, per sondejar l'acceptació dels criteris en què es basarà la decisió. Avui es reuniran amb l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu; amb el secretari general d'UGT, Josep Maria Álvarez, i amb els presidents de la patronal Foment, la Cambra de Comerç, el Cercle d'Economia i el RACC, com a membres del lobby empresarial GTI4, dedicat a les infraestructures.

ELS CRITERIS / A les reunions d'ahir, els dirigents d'AENA van destacar que la distribució d'espais de la T-Sud tindrà en compte el conjunt de l'aeroport i es realitzarà mitjançant «assignacions», és a dir, de forma temporal i amb la possibilitat de revocar la decisió en qualsevol moment per causes justificades. Amb aquest mètode, AENA evita el perill de quedar hipotecada durant molts anys per una decisió presa en plena voràgine de possibles canvis de propietat de les grans aerolínies espanyoles que operen al Prat, com Iberia o Spanair.

Un altre dels criteris bàsics que es faran servir en l'assignació serà apostar per les companyies que asse-



►► D'esquerra a dreta, Fernando Palao, Joan Rangel, Manuel Azuaga, Javier Marín (per part de l'Estat) i Manel Nadal, Joaquim Nadal i Oriol Balaguer (per part de la Generalitat), ahir a Barcelona.

El creixement de viatgers accelera els plans d'ampliació

►► L'aeroport del Prat no ha parat de guanyar viatgers durant els últims mesos, al marge del debat polític i social sobre el seu model de gestió o el repartiment de la nova terminal Sud (T-Sud). Per això, AENA ha decidit accelerar la construcció de l'anomenada terminal Satèl·lit, que se situarà a les tres existents (A, B i C) i a la T-Sud i que aportarà a la infraestructura la capacitat per acollir 15 milions més de passatgers cada any. Si aquests se sumen als 25 milions previstos de la T-Sud i als 30 milions de l'actual, el resultat final serà un aeroport amb capacitat per a 70 milions. La T-Sud s'hauria d'obrir a finals del 2008 i la Satèl·lit, el 2012.

gurin un volum més gran de connexions internacionals al Prat, incloses les intercontinentals però no només aquestes, així com altres activitats que garanteixin la màxima utilització de l'aeroport. AENA vol evitar que les terminals actuals quedin infrautilitzades i té clar que no atribuirà la T-Sud a una sola aliança aeronàutica ni les concentrarà totes allà. A més, vol assegurar que l'assignació d'espais permetrà executar l'expansió de totes les aerolínies.

Amb aquest dibuix, una de les decisions més factibles passa per ubicar a la T-Sud Iberia, les seves filials i els seus socis, que la comparteixi amb Spanair i la seva aliança i amb alguna companyia més que pugui facilitar connexions, com ara Vueling, malgrat que els representants d'AENA van recalcar ahir als seus interlocutors que el repartiment encara no està tancat.

El secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va manifestar al sortir que «la reunió havia anat bé i que hi havia hagut una gran coincidència de criteris» entre

les dues administracions i AENA. També va subratllar que la trobada era «una més de les moltes que han mantingut sobre aquest tema els últims mesos».

CONDICIONS LABORALS / El líder de CCOO també va dir que estava satisfet del resultat de la seva trobada amb AENA. Coscubiela va destacar que els responsables de la gestió aeroportuària van demostrar molt interès a sentir els plantejaments sindicals, que en aquest cas se centren en l'exigència de «condicions laborals dignes» per a tots els treballadors dels serveis aeroportuaris en els processos de concessió.

«No es pot aspirar a un aeroport de primera per als usuaris si els treballadors que han d'oferir els serveis tenen condicions laborals d'un de cinquena, amb sous bruts de menys de 800 euros, com ara», va sentenciar el sindicalista. AENA, va dir, es va comprometre a elaborar un protocol de condicions laborals mínimes que hauran de complir totes les concessionàries. ■

candidats

CADA ALIANÇA FA OFERTES DIFERENTS

CAMPIONA DE VOLS

► De les tres grans aliances internacionals d'aerolínies comercials, la que actualment ofereix més vols intercontinentals des del Prat és Skyteam, que té com a representant espanyol Air Europa i la seva firma principal de referència és Air France, juntament amb KLM. També formen part d'aquesta aliança les nord-americanes Continental i Delta, que mantenen connexions directes des de Barcelona amb els Estats Units, i Aeroméxico, que té previst obrir un vol directe amb Mèxic al desembre.

ENLLAÇ AMB ORIENT

► Star Alliance, de què formen part Spanair i Lufthansa, té en funcionament la connexió a Singapur, amb parada a Milà, mitjançant un acord amb Singapore Airlines.

PROMESA DE FUTUR

► Oneworld, a què pertanyen Iberia i British Airways, no té cap vol intercontinental des del Prat, encara que un dels seus socis, American Airlines, ha anunciat un enllaç Barcelona-Nova York, amb codi compartit amb l'espanyola Iberia, a partir del mes de maig que ve.

CONNEXIÓ AMERICANA

► En les propostes de futur exposades per les companyies a AENA, el president de Spanair i Marsans, Gonzalo Pascual, s'ha pronunciat a favor de nodrir vols a l'Amèrica Llatina des del Prat que operarien Air Comet i Aerolíneas Argentinas. Iberia va anunciar la seva intenció d'ampliar la flota amb avions de nova generació que permeten vols intercontinentals amb poc passatge i que li permetrien obrir connexions directes des del Prat, possiblement a Mèxic i Buenos Aires.