



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data: 3-10-2007

Elaborat per  serveis de comunicació

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

BRUSELAS QUIERE IMPLANTAR UN PARQUÉ PARA INTERCAMBIAR 'DERECHOS' ENERGÉTICOS

La UE lanza una bolsa de certificados renovables

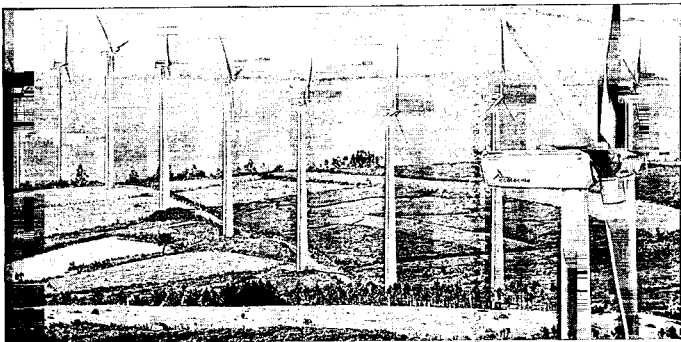
España puede conseguir un buen negocio con los planes de Europa, que pretende que en los próximos años gran parte de la potencia instalada proceda de fuentes limpias, lo que permitirá un fuerte recorte de la contaminación.

RAMÓN R. LAVÍN, Bruselas

Al precio que se sitúa actualmente el barril de petróleo, las energías renovables se frotan las manos. En un futuro próximo, España podrá hacer buenos negocios en la bolsa de certificados de energía renovable que la Comisión Europea se dispone a poner en marcha.

El enorme potencial de España para el desarrollo de las energías renovables (eólica, hidráulica, solar y biomasa) puede transformarse en los próximos años en una importante fuente de ingresos, dentro del proyecto de la UE para que en 2020 el 20% de la producción energética proceda de energías renovables. Esta medida permitirá ahorrar al organismo europeo unas importaciones de cerca de 252 millones de toneladas equivalentes de petróleo y una reducción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de unos 708 millones de toneladas por año.

Otro objetivo parcial de la UE es lograr que, en 2010,



En la imagen, un parque de energía eólica.

el 21% de la producción eléctrica proceda de energías renovables. España, que se fijó el objetivo de llegar al 30% de electricidad obtenida con esas energías, puede lograrlo.

Según datos de 2004, los últimos disponibles, España llegaba, como Italia, a un 18% de producción de electricidad de origen renovable, lejos del 62% de Austria, casi todo de origen hidráulico, o del 46% de Suecia.

Sin embargo, la Comisión Europea estima que España se encuentra dentro del grupo de países que puede lograr los objetivos propuestos, sobre todo por el desarrollo de la energía eólica y la parte relativamente importante de energía hidráulica. La producción española de electricidad con turbogeneradores es la segunda más importante del mundo.

Para alcanzar esos objetivos, la CE prevé presentar el

5 de diciembre una propuesta sobre las energías renovables, que incluye una bolsa de certificados de energía renovable, que permitirá a países con bajo potencial de energía renovable, pero con recursos financieros elevados, comprar certificados a países más fuertes, como España o Portugal, para llegar a su nivel del 20% de energías renovables, a la vez que ofrecen a los países con más potencial la financiación nece-

Por un futuro más limpio

- España se encuentra dentro del grupo de países mejor posicionados para lograr los objetivos propuestos por la Unión Europea, por detrás de Austria o Suecia.
- Europa tomará medidas para compensar a las naciones con menos potencial de energías renovables y lograr un reparto más equitativo.

saria para nuevas instalaciones de energías verdes.

De esta manera, se podría lograr un reparto equitativo del esfuerzo y de los beneficios del uso de estas fuentes de suministro entre los Estados miembros, "teniendo en cuenta las diferentes circunstancias, situación de partida, y potencialidad de cada país, incluyendo el nivel actual de energía renovable para la producción energética", como decidieron los Je-

fes de Estado o de Gobierno de la UE en la cumbre europea del pasado marzo. Países como Francia, con gran fortaleza nuclear (pero que no contabiliza como energía renovable), deberán también realizar un esfuerzo para incrementar su uso.

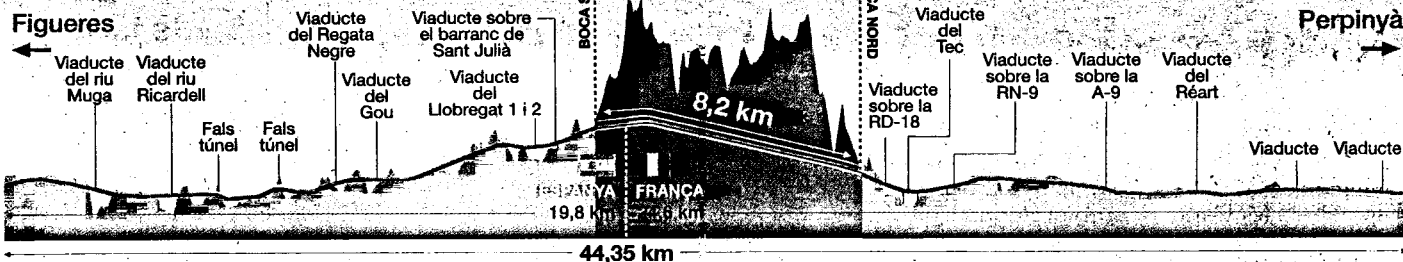
Reparto

El comisario de la Energía, Andris Piebalgs, reconocía recientemente que "los Estados miembros son muy prudentes en la evaluación de su ayuda a las energías renovables y su potencial, para poder llegar a ese 20%. Será complicado realizar el reparto entre los Veintisiete", dijo.

Piebalgs explicó que su propuesta de directiva sobre energías renovables tendrá tres capítulos diferentes: biocombustibles; calefacción y refrigeración; y electricidad de origen renovable. Además, incluirá una propuesta detallada sobre cómo pasar del 6% actual de energía de origen renovable en la UE, al 20% fijado como objetivo para el año 2020.

TRANSPORT FERROVIARI

EL TRAM FIGUERES-PERPINYÀ



L'obertura del túnel del Pirineu acostarà el somni de l'AVE a París

TP Ferro ha acabat un dels dos 'tubs' de 8,2 quilòmetres que creuaran la serralada

La concessionària finalitzarà el tram el 2009, però no s'usarà fins a un any després

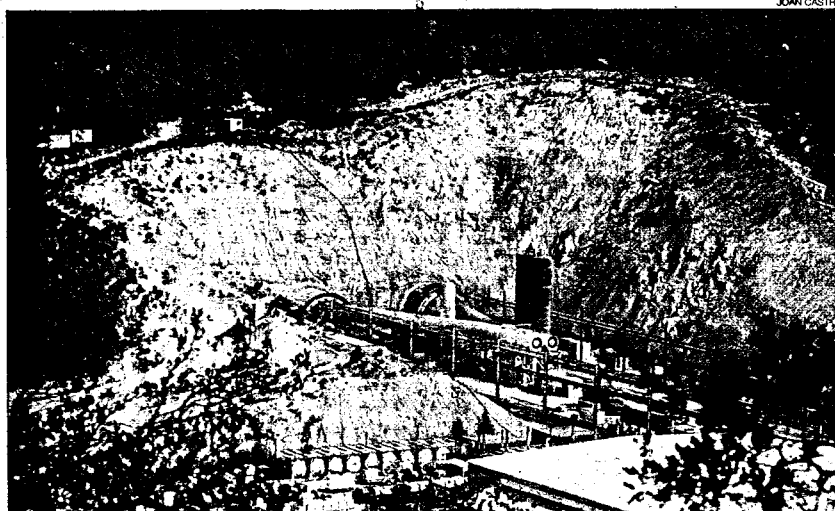
CRISTINA BUESA
BARCELONA

París està una miqueta, només una miqueta, més a prop en AVE des de dilluns. La constructora del túnel que travessa el Pirineu, TP Ferro, va completar fa dos dies un dels dos tubs per on aniran els trens d'alta velocitat entre Barcelona i la capital francesa. L'adjudicatària del tram internacional, entre Figueres (Alt Empordà) i Perpinyà (França), segueix complint els terminis previstos encara que el calendari a la resta del recorregut no hagi estat tan fidel.

La concessionària francoespanyola tindrà l'obra completament acabada a principis del 2009, encara que no s'utilitzarà fins, com a mínim, a l'any següent. I quan s'usi serà a mig gas, amb trens de rodament desplaçable (que poden canviar d'ample ibèric a internacional) que s'hauran d'aturar en un intercanviador a Figueres. A més, no s'aconseguirà el volum de trens previst inicialment fins al 2012.

La tuneladora Mistral, la que perforava el túnel de l'oest, va arribar a l'altre costat dilluns. A la seva companyia, la Tramuntana, que forada el túnel paral·lel, encara li queda poc més d'un mes. Per aquest motiu, TP Ferro considera que el túnel dels Pirineus està al 50%, encara que a ningú se li escapa que l'obertura d'un dels dos tubs és una fita.

VIADUCTES ACABATS / Aquesta infraestructura fa 8,2 quilòmetres de longitud, inclosos en els 44,4 del tram internacional. La boca sud, situada a la Jonquera, apareixia ahir diferent que setmanes enrere. Una de les dues quilomètriques cintes transportadores, que evacuen a l'exterior les pedres i la terra que produeix la tuneladora, només portava



Imatge de la boca sud del túnel dels Pirineus, ahir, a la Jonquera.

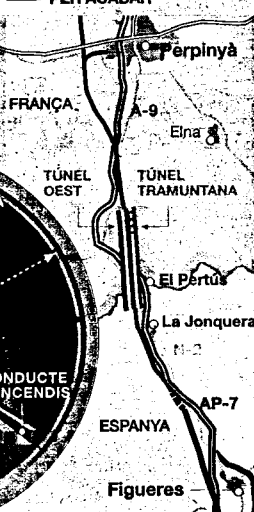
aigua. L'altra continuava carregada de runa.

L'execució de les dues galeries del túnel del Pirineu s'ha dut a terme simultàniament a la resta de l'obra. La plataforma, és a dir, la base sobre la qual es col·loquen les vies, la catenària, el balast (pedres) i la senyalització, està enllestida tant al territori català com al francès. De fet, fa uns quants dies que s'estan col·locant els pals de la catenària. Fonts de TP Ferro van insistir que tots els viaductes dels dos costats de la fron-

EL TÚNEL

Consta de dues vies paral·leles independents, la de l'Oest i la de Tramuntana

TRAM FINALITZAT
PER ACABAR



tera ja estan acabats. Sobretot a la banda empordanesa, aquests enormes ponts que salven rius o carreteres comportaven una gran complexitat tècnica.

On la constructora també ha topat amb alguns inconvenients és precisament a la galeria de l'est que ara perfora Tramuntana. Si habitualment una tuneladora recorre 20 metres al dia, en aquest cas ha estat més lenta. La raó està en el tipus de terreny en què està treballant. Els experts el denominen 'el terra', que és l'apel·latiu gairebé despectiu amb què tracten una terra massa tova.

GAIREBÉ A PERPINYÀ / A l'arribada fins a l'estació de Perpinyà únicament li queda un 2%, segons TP Ferro. Ja cap al nord, en direcció a París, el projecte entre Montpeller i Nîmes (uns 50 quilòmetres) està acabat el 2009 però, entre aquesta ciutat i Perpinyà (uns 150 quilòmetres), segueix sense posar-hi data.

Però si només faltés aquest últim tram, el tren d'alta velocitat perdria un quart d'hora perquè, en lloc d'anar a 300 quilòmetres per hora, només podria anar a 200. Amb aquests càlculs, segons experts ferroviaris francesos, París i Barcelona estarien a cinc hores i 15 minuts.

a Barcelona

LA SEGONA GALERIA, EL 20-N

LA MINISTRA DE FOMENT, MAGDALENA ÀLVAREZ, VA APROFITAR AHIR LA SEVA VISITA A BARCELONA PER INAUGURAR EL SALÓ BCRRAIL, LA PRIMERA MOSTRA SOBRE INDÚSTRIA FERROVIÀRIA QUE SE CELEBRAVA AL REICINTE DE LA GRAN VIA DE FIRA DE BARCELONA: UN CENTENAR DE FIRMES OCUPEN L'ESPAI FINS DIVENDRES QUE VE.

TROBADES AMISTOSES

Els responsables de protocol d'Àlvarez portaven una detallada llista dels expositors on havia d'entrar i saludar. A més dels obvis, els de casa, com Adif o Renfe, la ministra es va aturar als estands d'alguns proveïdors importants, com Siemens, CAF, Bombardier o Alstom. Altres llocs de parada obligada van ser els que representaven interessos catalans, com la mateixa Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques o Transports Metropolitans de Barcelona. L'única que va despertar una certa curiositat, perquè va comportar un desviament substancial del passadís principal, va ser l'acostament fins al tauler de la Generalitat Valenciana. En el cas de l'expositor de la Comunitat de Madrid, la ministra no s'hi va aturar.

CITA AL NOVEMBRE

Un altre dels estands que Magdalena Álvarez va visitar i s'hi va aturar va ser el de TP Ferro. La concessionària havia ideat un túnel simulant el del Pirineu, que la ministra va visitar acompanyada de la seva nodrida comitiva atenent les explicacions dels seus amfitrions. En aquest context, el director general de l'adjudicatària internacional, Eusebio Corregel, li va revelar que ja havien aconseguit acabar una de les dues galeries. «Això és una fita històrica», va exclamar Àlvarez. Corregel va convidar la ministra que, el 20 de novembre, juntament amb el seu homòleg francès, la responsable de Foment visiti, aquesta vegada en viu i en directe, el flamant túnel. I ella va acceptar.

La ciutat a les fosques ► Nova denúncia

Pàgines 36 i 37 <<<

El 22@ responsabilitza Endesa de retardar 6 mesos unes obres

◉ Atribueix a un cable d'alta tensió els problemes per acabar un projecte

◉ Els veïns critiquen que fa un any que el carrer està aixecat i tallat al trànsit

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

Els cables d'alta tensió segueixen sota sospita a Barcelona. A les acusacions abocades després de l'apagada del juliol s'hi va afegir ahir la de frenar l'execució d'obres públiques. Així ho afirma la societat municipal que gestiona el districte tecnològic 22@, que va responsabilitzar Fecsa-Endesa del retard de més de sis mesos que pateix la reurbanització del carrer de Llull al tram comprès entre Zamora i Alaba. Uns treballs que tenen la calçada aixecada i tallada al trànsit des de fa un any, segons van denunciar els veïns i els comerciants de les dues illes afectades.

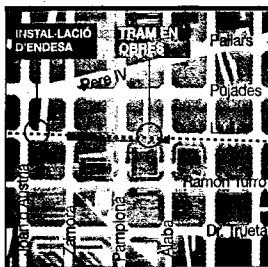
La zona està inclosa als plans de millora urbana i d'infraestructures del 22@, en què es renova la xarxa subterrània de serveis i es connecta amb la fibra òptica, la climatització centralitzada i la recollida pneumàtica d'escombraries. A la superfície, s'amplien les voreres i es reemplaça el mobiliari urbà.

LOCALITZAR L'AVARIA // Segons un portaveu del districte tecnològic, a les habituals molèsties d'aquestes actuacions, s'hi va unir de des del principi una avaria en un cable d'alta tensió que passa per sota del carrer de Llull. Endesa va trigar, segons aquesta versió, set mesos a localitzar el focus del problema i solucionar-lo.

I poc després, va arribar la gran apagada, que va convertir el cable



► Un dels xamfrans del carrer de Llull afectats per les obres de reurbanització, ahir.



en element indispensable –i intocable– per garantir el subministrament durant la crisi. «No hem pogut treballar en condicions normals per problemes dels que no som responsables, però després les culpes són per a nosaltres», va afegir.

L'elèctrica va reconèixer l'avaria, però va assegurar que la reparació es va executar de forma paral·lela a la urbanització. També va indicar que tan sols hi va haver un retard d'un mes sobre el calendari previst, i perquè el problema del cable es va localitzar sota «un col·lector municipal en mal estat», cosa que va dificultar que s'arreglés.

El districte tecnològic, que espera acabar a finals de mes, també va responsabilitzar del retard la «poca col·laboració» dels nombrosos tallers que es concentren en una de les dues illes. «Hem arribat a patir agressions físiques de transportistes que entraven en zones tancades i frenaven les obres», afirmen. Juan Fernández, responsable d'un magatzem, va justificar la resistència. «Aquí hi treballen moltes persones, i després de

tant de temps amb el carrer de cap per avall, la gent n'està cansada».

Enmig dels uns i dels altres, els màxims afectats són els veïns i els comerciants del tram. «He perdut feina i diners després d'un any sense que es pugui aparcar, instal·lar una terrassa o passar per la vorera», va assegurar ahir Jesús Molina, propietari d'un restaurant.

PERTORBAR EL DESCANS // Alguns dies no fan res, després treballen fins i tot els festius, i pertorben el descans dels veïns», va dir Gabriel Bayo, un treballador de la zona, ho va confirmar. «Les obres van molt lentes, i cada cop n'hi ha més». Una afirmació que, a l'explicar que viu entre Balmes i Provença –un altre espai tallat per plans d'infraestructures– adquireix to de penitència. ■

CONFLICTE PER LES OBRES DE L'ALTA VELOCITAT

La Sagrada Família impugna el traçat de l'AVE a prop del temple

◉ Rigol es recolza en informes que diuen que «hi ha risc» per a l'edifici de Gaudí

◉ Trias afirma ara que és el primer a dir que «no s'enfonsen els pisos ni les cases»

P. CASTÁN / R. COMORERA
BARCELONA

Esgotat el diàleg, ha arribat l'hora de portar la pugna davant la justícia. La junta de la Sagrada Família va presentar ahir un recurs contenciós administratiu a l'Audiència Nacional contra el traçat de l'AVE pel centre de Barcelona. Els seus arguments, tant tècnics com jurídics, pretenen frenar les obres entre Sants i la Sagrera sense afectar la resta. L'alcalde Jordi Hereu va respondre que tant aquest recurs com l'anunciat per l'entitat AVE pel Litoral són «un enquistament de posicions» que no entén i que va «contra

l'interès general de la ciutat».

Joan Rigol, president delegat del patronat del temple, va assegurar que han dialogat fins al final, però que no hi ha hagut cap avenç amb el Ministeri de Foment. «Si un no se sent protegit per l'Administració és necessari que sigui el jutge qui dictami», va detallar. El recurs presentat ahir contra la resolució del 6 de juny del Ministeri de Foment que aprova l'estudi informatiu complementari sobre les modificacions del traçat en el tram de l'Eixample «té moltes possibilitats de prosperar», segons l'opinió de la junta. D'aquí a una setmana demanaran, a més, la suspensió cautelar de l'obra, per frenar-la mentre es tramita el recurs.

Les seves consideracions es recolzen en informes tècnics que apunten «que hi ha riscos» per al temple, i també en arguments jurídics que obliguen l'Estat a protegir el patrimoni», va explicar Rigol.

El president delegat de la junta va emfatitzar que el seu recurs només afecta el tram de Sants a la Sagrera, i no pas de la Sagrera fins a la Jonquera. L'únic objectiu és «protegir l'obra de Gaudí», va puntualitzar. Rigol va deixar clar que la Sagrada Família

la visita

EL BISBAT CONVIDA RAJOY

◉ El Patronat de la Sagrada Família, organisme que presideix l'arquebisbe de Barcelona, Lluís Martínez Sistach, va anunciar ahir que ha convidat el president del Partit Popular, Mariano Rajoy, a visitar el temple. El líder de la dreta espanyola vindrà demà a Barcelona per recórrer l'edifici en companyia de Daniel Sirera, el nou polític designat per dirigir el partit a Catalunya després de la crisi originada per la renúncia de Josep Piqué. El president delegat del patronat, Joan Rigol, acompanyarà Rajoy en el seu recorregut tant per la part del temple que és original d'Antoni Gaudí com per la que es construeix des de fa anys amb tècniques modernes basades en esbossos i una maqueta de l'arquitecte modernista.

«no té partit polític» i no va entrar a valorar quin seria el traçat més adequat per a l'AVE. «Nosaltres donem informació i que cada partit prengui posició», va dir.

TÚNELS SEGURS / El mateix matí que Rigol explicava la presentació del recurs, una acció anunciada ja en els últims mesos, el líder de l'oposició, el convergent Xavier Trias, va proclamar: «Sóc el primer que diu que no s'enfonsen els pisos ni les cases. I els túnels tampoc». Amb aquesta claredat es va mostrar ahir al presentar al Cercle d'Infraestructures el seu pacte sobre les grans obres de la ciutat i l'àrea metropolitana acceptat per unanimitat pel consistori dividit després. Només li va faltar incloure explícitament la Sagrada Família entre els edificis que no tenen per què perillar a causa d'una obra d'enginyeria com la de l'AVE.

Abans, no obstant, Trias havia insistit en l'obsessió malaltissa de travessar Barcelona i que és un greu error no construir l'estació del passeig de Gràcia. Va repetir també la seva preferència ara pel Vallès «és una opció metropolitana que no va contra la ciutat». ■

El líder municipal de CiU s'ofereix a Hereu per «assumir riscos junts»

►► Xavier Trias va portar ahir gairebé fins a les últimes conseqüències el seu gir copernicà en matèria d'infraestructures i com a líder de l'oposició a un govern municipal en minoria. Dos mesos després d'impulsar la moció contra l'AVE que va deixar Hereu i Mayol fora de joc, es va oferir a l'alcalde «per assumir riscos junts i prendre acords» sobre el futur de les grans obres «per complexes i difícils» que siguin. En la seva xerrada al Cercle d'Infraestructures va denunciar una «greu falta de lideratge municipal que frena decisions capitals». I va insinuar que CiU pot ser l'eina que doni aquest impuls.

►► El polític convergent es va declarar un entusiasta del tramvia i va dir que les dues línies, Baix i Besòs, s'hann d'unir a través del centre, si bé va descartar la Diagonal i va apuntar als tècnics perquè trobin «una solució lògica». Trias va criticar «la desesperant lentitud del desplegament del metro» i les deficients connexions de transport públic a l'àrea metropolitana.

Economía

↑ ESPAÑA
1,28%

↘ LONDRES
0,09%

↘ NUEVA YORK
0,29%

↘ PETRÓLEO
77,38

↘ DÓLAR/EURO
1,4165

↘ YEN/EURO
163,92

El futuro de una infraestructura básica

Iberia estará en la T-Sur pero pierde sus privilegios en el puente aéreo

Aena agrupará en la terminal a todos los que ofrecen la ruta Barcelona-Madrid

CUOTA DE MERCADO DE CADA GRUPO O COMPAÑÍA



OPERARÁN EN LA TERMINAL NORTE

OPERARÁN EN LA TERMINAL SUR

LALO AGUSTINA
Barcelona

Adiós a una terminal exclusiva de Iberia en Barcelona con la que seguir disfrutando de los privilegios heredados de la era monopolística para explotar el puente aéreo. El Gobierno, a través de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) se decidió ayer a introducir competencia real en el corredor aéreo más transitado del mundo -al menos hasta la apertura de la línea del AVE-, que tiene cinco millones de pasajeros al año: la ruta entre la capital catalana y la del Estado.

La asignación de espacios en la nueva terminal Sur de El Prat decidió ayer, que elevará la capacidad del aeropuerto desde los 30 a los 55 millones de pasajeros a medio plazo, supone el fin del uso exclusivo de Iberia del módulo C de la terminal Norte del aeropuerto -donde estaba el puente aéreo-, como estaba previsto. Pero más importante todavía para los consumidores es que la entrada en funcionamiento de la nueva terminal evitará que se repita este tipo de privilegios en años venideros.

Aena concentrará en una misma zona de la terminal Sur todas las aerolíneas que cubren la ruta entre Barcelona y Madrid, que mueven unos cinco millones de pasajeros al año, pero que en el 2008

Vueling marca un mínimo tras caer en bolsa un 12,2%

La aerolínea de bajo coste Vueling lideró ayer las pérdidas del mercado español al ceder un 12,26%, una caída que situó sus títulos en 9,66 euros, el precio más bajo desde que debutó en bolsa en diciembre del 2006.

Las acciones de Vueling fueron suspendidas de cotización antes de que comenzara la sesión y regresaron al parquet a las 10.20 horas a un precio de 9,80 euros, 1,20 euros menos del precio al que cerraron el viernes. La compañía fue suspendida después de publicarse que podría cerrar el año con unas pérdidas de 50 millones. Tras conocerse esta segunda revisión de sus expectativas, la Comisión Nacional del Mercado de Valores pidió una explicación a Vueling, que asegura que, "en el peor escenario", prevé obtener un resultado bruto de explotación negativo de hasta 10 millones.

competirá con el AVE. Junto con Iberia, estarán Spanair y Vueling, que también han sido agraciadas con espacio en la T-Sur y, si lo desea, Air Europa.

El hecho de que todas estas compañías estén juntas permitirá competencia en precio y servicio. A priori, la tarifa de 360 euros que cobra todavía hoy el ex monopolio por un billete abierto tiene los días contados. Según Javier Marín, director de aeropuertos de Aena, "la ruta entre Barcelona y Madrid no disponía de las condiciones óptimas de competencia y desde Aena queríamos que el pasajero de negocios tuviera más opciones reales; creo que con la decisión de agrupar a todas las compañías que operan esta ruta damos pasos en este sentido".

En principio, y si se cumple con el diseño original de la terminal Sur, las aerolíneas de la ruta Barcelona-Madrid estarán en la parte inferior izquierda del nuevo edificio. Esa zona de la terminal, por su situación, facilitará el embarque y la salida inmediatos de los pasajeros que utilicen la ruta. Para

las aerolíneas, además, permitirá reducir al mínimo el tiempo de rodadura, el empleado desde el aterrizaje del avión hasta la terminal y desde las puertas de embarque hasta la pista de despegue.

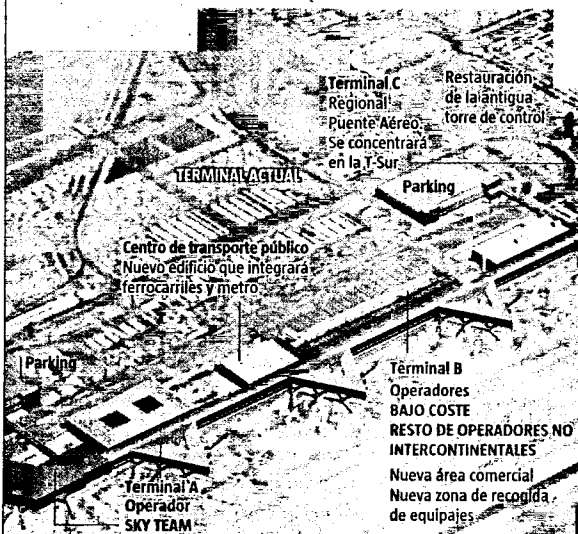
Al margen del puente aéreo, el Gobierno asignó ayer los espacios del resto de la terminal Sur del aeropuerto de Barcelona y reveló así su concepción y estrategia para El Prat, al menos a corto plazo. El ente que centraliza la gestión de los aeropuertos decidió en el consejo de administración celebrado en Barcelona que la T-Sur sea ocupada, a partir de su inauguración en el 2009, por las compañías de la mayor alianza aérea mundial (Star Alliance, con su socio Spanair), las que pertenecen al grupo liderado en España por Iberia

(Oneworld) y sus filiales de bajo coste (Clickair) y vuelos regionales (Air Nostrum) y, finalmente, Vueling y otras aerolíneas intercontinentales, sobre todo de vuelos charter o con rutas al Mediterráneo.

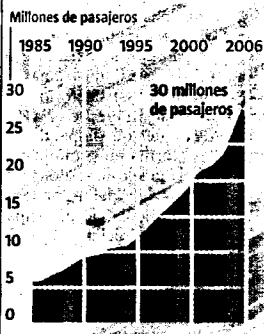
Ante la pugna de las mayores aerolíneas y alianzas por la terminal, Aena escogió la solución más fácil: tratar de contentar a todos. Y, asegurado el aplauso de los favorecidos, casi lo consigue. Los grandes damnificados fueron Air Europa y sus socios de Sky Team, precisamente la alianza aérea que ofrece a



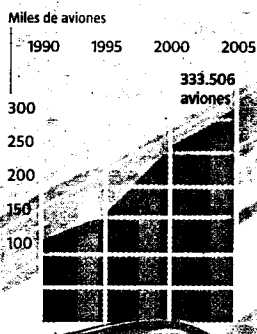
El plan de renovación del aeropuerto prevé una inversión de 5.000 millones para la construcción de la T-Sur y la remodelación de la actual terminal



En 20 años el número de pasajeros ha crecido un 620%



Un promedio de 914 aviones diarios despegan de El Prat



El día de hoy más conexiones intercontinentales -seis- y de alto valor añadido, como las de Nueva York, Atlanta y Filadelfia, operadas por las aerolíneas estadounidenses Delta y Continental.

A pesar de que el espacio por repartir era limitado, Aena tenía otro problema por resolver: conoce las cifras del mercado de hoy, pero no las de mañana, ni mucho menos las de dentro de cinco años, ya que -pese a habérselas pedido a

las aerolíneas y reconocer ayer que estas empresas son cortoplacistas en sus previsiones- el ente gestor desconfía de las proyecciones de tráfico realizadas hasta el año 2012.

¿Cuál será el mapa del sector dentro de seis meses? Nadie lo sabe. Los cuestionarios que pidió Aena a las aerolíneas en marzo, y que motivaron un aplazamiento de seis meses en la decisión, son hoy papel mojado.

Javier Marín, director general de aeropuertos de Aena, insistió ayer en la provisionalidad de la asignación, motivada por la incertidumbre que rodea a Iberia y Spanair, ambas en proceso de venta. Para acabar de complicar las cosas, el sector del bajo coste -y Vueling muy especialmente- está en fase de reestructuración por el exceso de oferta.

Así las cosas, las aerolíneas, la Generalitat y el Ayuntamiento de Barcelona aplaudieron, con diversos matices, la decisión de Aena, aunque con la prudencia que se deriva de la citada provisionalidad y sin entrar en demasiadas disquisiciones.

Pero más allá de lo adecuado de beneficiar a unos u otros en el

PUENTE AÉREO

Spanair, Vueling y Air Europa podrán competir con Iberia sin impedimentos

TERMINAL SUR

Aena ha tratado de contentar a todos y sólo deja fuera a Air Europa y sus socios

PROVISIONALIDAD

La asignación de espacios es revocable por las ventas de Iberia y Spanair

¡COLAPSO!

Si las aerolíneas cumplen sus planes, la T-Sur estará llena en pocos años

TERMINAL ACTUAL

Los módulos A, B y C tendrán un tercio de su volumen de pasajeros desde 2009

reparto de la nueva terminal, la decisión de Aena tiene también sus propias sombras.

La principal incógnita es si el ente gestor de los aeropuertos ha ido demasiado lejos al invitar a tantas compañías y alianzas a la terminal. Con cifras de transporte de pasajeros en El Prat en el 2007, la terminal Sur acogerá casi el 70% del tráfico actual de Barcelona -unos 22 millones de pasajeros-. Hoy es una incógnita saber hasta qué punto Aena puede haber condenado a la T-Sur y a sus ocupante al colapso. Eso sí, las previsiones de las aerolíneas que estarán allá en el 2012 -y a las que Aena no da crédito- contemplan en conjunto, más de 35 millones de pasajeros.

Mientras, la terminal Norte, con sus módulos A, B y C, quedará prácticamente desierta, con once millones de pasajeros, menos de un tercio del tráfico con el que cerrará el presente ejercicio. Los comerciantes y restauradores deberán ser resarcidos, algo que ya había considerado Aena.

El ente dependiente del Ministerio de Fomento da así mucho margen de crecimiento a Sky Team (con Air Europa, Air France-KLM, Delta Airlines y Continental), que se quedará con el módulo A completo, por un lado; y a las compañías de bajo coste como EasyJet y Air Berlin y otras aerolíneas que no están en ninguna alianza, que coparán los módulos B y C. Todo la terminal Norte -la actual- será remodelada por completo para ponerla al día, un proyecto que Aena ha encargado al arquitecto Ricardo Bofill, también responsable de la terminal Satélite de la T-Sur, prevista para el 2013.

FUTURA TERMINAL SUR

Operadores:
ONEWORLD
STAR ALLIANCE
INTERCONTINENTALES
VUELING

Facturación
Recogida de equipajes
Zona comercial

Saldrá un avión cada minuto

Mostradores de facturación
180

Puertas de embarque
101

Pasajeros por año
25 millones

Aviones por año
238.000

QUIÉN ES QUIÉN

Oneworld

Iberia
Clickair
Air Nostrum
British Airways
American Airlines

Sky Team

Air Europa
Air France
Alitalia
KLM Royal
Delta Airlines
Continental Airlines

Resto intercontinentales

Royal Air Maroc
Tunis Air
Egypt Air
Avianca

Star Alliance

Spanair
Lufthansa
Swiss Air
Tap Portugal
Aircomet
Aerolíneas Argentinas
Singapore Airlines

Bajo coste

EasyJet
Virgin
Ryanair
Transavia

Resto no intercontinentales

Alpi Eagles
Aer Lingus
Alitalia Express
Flyglobespan

INFRAESTRUCTURES

La Sagrada Família insta els tribunals a parar el TGV

■ Presenta un recurs contra el túnel Sants-Sagrera ■ Demana a l'Audiència Nacional la suspensió de les obres ■ L'informe està basat en el risc geològic i el pes del temple

Quim Torrent
BARCELONA

El patronat de la Sagrada Família està disposat a jugar fort per parar les obres del TGV a l'Eixample. Els responsables de la gestió del temple, conscients que ja han arribat a les últimes jugades de la partida, s'han tret un trumfo de la màniga. A banda de presentar un recurs contra l'actual traçat del TGV, també demanaran als tribunals la suspensió cautelar dels treballs.

"De res ens serveix que la justícia ens acabi donant la raó d'aquí a quatre anys, quan el túnel ja estarà fet", va explicar a l'AVUI el president del patronat, Joan Rigol. De moment, ahir es va presentar a la sala contenciosa administrativa de l'Audiència Nacional el recurs contra l'aprovació definitiva de l'estudi informatiu del tram del TGV entre la Sagrera i Sants feta per la secretaria d'Estat d'Infraestructures el 6 de juny.

Tot fa preveure que el recurs tindrà una tramitació llarga i d'aquí la necessitat de buscar una suspensió cautelar de les obres. Rigol va voler deixar molt clar que en cap cas el fet que se suspengui el tram Sants-Sagrera significa que el TGV deixi d'avançar cap a França, ja que els treballs a partir de la Sagrera no quedarien afectats.

L'equip tècnic de la Sagrada Família, encapçalat per Jordi Bonet, ha redac-



La ministra de Foment va visitar ahir les obres d'entrada del TGV a l'Estació de Sants ■ MARIA ÀNGELS TORRES

Dur atac d'Hereu al patronat

L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va atacar durament el patronat de la Sagrada Família per haver presentat un recurs judicial contra el traçat del TGV. Hereu va posar en el mateix sac el patronat i els veïns de la Plataforma AVE pel Litoral i els va acusar de perjudicar "l'interès general de la ciutat" evitant la construcció d'una obra "modèlica".

Hereu va dir que els qui estan en contra del traçat escol- lit per Foment -que ha canviat

fins a tres vegades en quatre anys- han seguit un "procés d'enrocament de decisions que no entenc". En aquest mateix sentit, va assegurar que els moviments del patronat són conseqüència d'haver perdut "batalles polítiques" i voler "guanyar-les als tribunals". L'alcalde considera que els posicionaments adoptats pels responsables del temple "són propis de la gestió de la por" i va afegir que "amb la por no es pot construir Barcelona".

tat l'informe en què se sustenten les al·legacions, que són similars a les presentades al seu dia al ministeri de Foment. Rigol va destacar que el subsòl de la Sagrada Família és "inestable" i que per tant els assentaments que puguin produir-se quan es faci el túnel podrien afectar greument els fonaments del temple. El projecte preveu fer passar el túnel a només 1,90 metres dels fonaments. Per redactar els informes geològics l'equip tècnic ha comptat amb l'assessorament del geòleg Oriol Riba. A banda del

perill geològic, les al·legacions també fan referència a la complexitat de l'estructura del temple, que ara pesa 2.000 tones, però que n'acabarà pesant 4.000.

Vetllar pel patrimoni

L'altra pota argumental de les al·legacions se sustentarà en "arguments jurídics". Rigol explica que l'Estat "ha de vetllar pel seu patrimoni històric i cultural". Si el jutge, doncs, fa cas als arguments tècnics del patronat no tindrà més remei que paraitzar temporalment les obres. ■

URBANISME

El pla de la Barceloneta acaba als jutjats

Redacció
BARCELONA

El pla municipal de reforma dels quarts de casa de la Barceloneta ha acabat als tribunals. L'Associació de Veïns de l'Ostia i la plataforma d'afectats del barri han presentat un recurs contenciós en què reclamen una moratòria del procés de debat i reparcel·lació. El pla urbanístic encara s'està debatent entre l'Ajuntament i el veïnat, i no s'ha començat cap obra, tot i que l'Ajuntament preveu fer-ho en aquest mandat. El projecte de reforma preveu instal·lar ascensors i serveis en els petits pisos del barri i reagrupar els propietaris i llogaters en edificis nous.

Una de les dues associacions de veïns del barri hi està en contra i ha dut el pla als tribunals. Han recollit prop de dues mil firmes i en recelen pel fet que una part dels afectats no tindrien assegurada la permanència al barri.

Negociar

La nova regidora de Ciutat Vella, Itziar González, preveu accelerar les negociacions amb els afectats i buscar alternatives a la recol·locació prop del barri mariner. Però la plataforma tem que la reforma acabi expulsant de la Barceloneta els veïns amb poc poder adquisitiu. Els petits quarts de casa són habitatges de fa dos segles. Alguns pateixen un important deteriorament per l'absència de manteniment. El problema és que els llogaters han de ser recol·locats i al barri no hi ha sòl per fer nous blocs. En alguns casos, conviuen en habitatges reformats i que es lloguen a turistes. ■

INFRAESTRUCTURES



Xavier Trias durant la seva intervenció ahir al Cercle d'Infraestructures ■ CRISTINA CALDERER

Trias proposa un pacte d'infraestructures al PSC

Redacció
BARCELONA

"Podem assumir riscos junts". Així de taxatiu es va mostrar ahir Xavier Trias en un esmorzar al Cercle d'Infraestructures. El líder de Convergència a l'Ajuntament de Barcelona va proposar a l'alcalde Hereu un gran pacte entre els dos

principals partits per consensuar les principals infraestructures que s'han de construir a la ciutat en els pròxims anys.

"Estem a l'oposició perquè així ho ha volgut el PSC, però no volem ser una eina d'obstrucció i paràlisi", va assegurar Trias, que es va postular per "fer una feina d'impuls i de recerca

d'idees i solucions que beneficiïn Barcelona". Fa uns dies CIU i PSC ja van pactar la constitució d'una comissió de seguiment d'obres. Però ara el líder convergent vol fer un pas més i va assegurar que està disposat a parlar de tot, "per engagar definitivament projectes o també per descartar-los definitivament". ■