RECULL DE PREMSA
INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT
Data: 5-10-2007

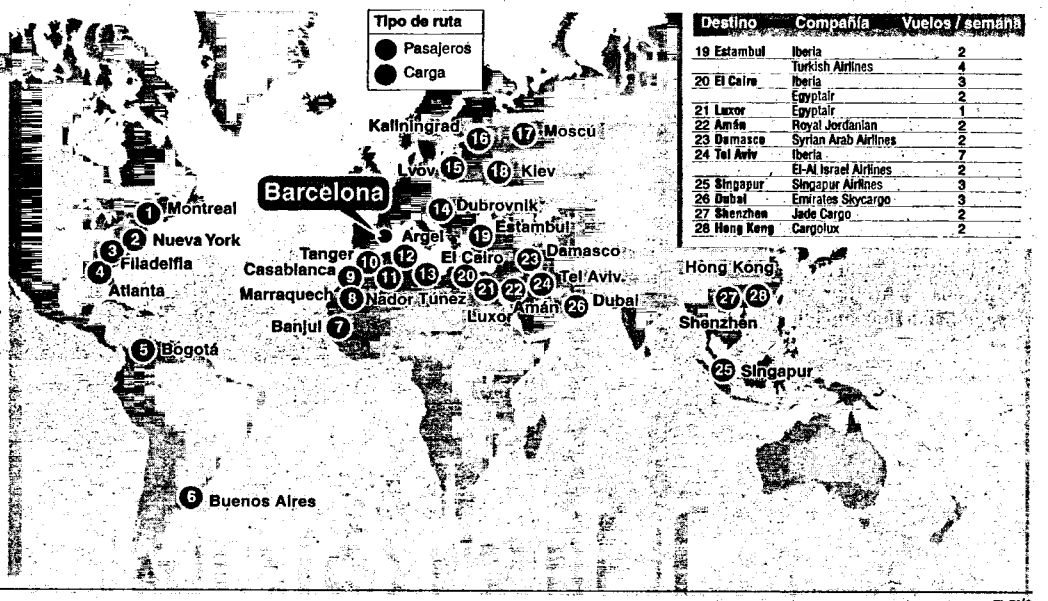
Elaborat per CatPress serveis de comunicació

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

Principales rutas de largo alcance desde el aeropuerto de El Prat

Destinos, compañías que operan la ruta y frecuencia (vuelos/semana)

Destino	Compañía	Vuelos / semana
1 Montreal	Air Transat	2
2 Nueva York	Delta Airlines	7
	Continental Airlines Inc.	7
3 Filadelfia	US Airways	7
4 Atlanta	Delta Airlines	7
5 Bogotá	Avianca	2
6 Buenos Aires	Aerolíneas Argentinas	3
7 Banjul	Spanair	1
8 Marraquech	Clickair	3
	Air Europa	2
	Atlas Blue	4
9 Casablanca	Clickair	4
	Royal Air Marroc	11
10 Tanger	Clickair	3
	Royal Air Marroc	2
	Regional Air Lines	3
	Spanair	1
11 Nador	Clickair	3
12 Argel	Air Algerie	4
	Spanair	1
	Aerolíneas Baleares	2
13 Túnez	Clickair	3
	Tunis Air	3
	Air Europa	4
14 Dubrovnik	Clickair	2
15 Lvov	Air Ukraine	1
16 Kaliningrad	Kaliningradavia	4
17 Moscú	Aeroflot	7
	Vim Airlines	1
	Clickair	7
	Kaliningradavia	1
	Transaero Airlines	3
18 Kiev	Air Ukraine	3
19 Estambul	Iberia	2
	Turkish Airlines	4
20 El Cairo	Iberia	3
	Egyptair	2
21 Luxor	Egyptair	1
22 Amán	Royal Jordanian	2
23 Damasco	Syrian Arab Airlines	2
24 Tel Aviv	Iberia	7
	El-Al Israel Airlines	2
25 Singapur	Singapur Airlines	3
26 Dubai	Emirates Skycargo	3
27 Shenzhen	Jade Cargo	2
28 Hong Kong	Cargolux	2



Fuente: Comité de Rutas. EL PAÍS

El Prat pone rumbo a Asia y América

Los empresarios catalanes exigen estar presentes en el comité técnico que debe definir el alcance de la gestión de El Prat

El comité de rutas que promueve Barcelona viaja a Hong Kong y Tokio para cerrar acuerdos con Cathay Pacific, ANA y JAL

AENA asegura que dentro de "poco tiempo" El Prat contará con hasta siete vuelos intercontinentales con América

ARIADNA TRILLAS, **Barcelona**

La nueva Terminal Sur abrirá una nueva etapa de impulso para la comercialización de El Prat que se focalizará en Asia y América. Así lo aseguran los integrantes del Comité de Desarrollo de Rutas Aéreas (CDRA), que se encarga de promocionar el aeropuerto de Barcelona entre las compañías con capacidad de operar vuelos de largo radio y que conforman la Cámara de Comercio de Barcelona, la Generalitat, el Ayuntamiento de Barcelona y el organismo gestor de aeropuertos AENA. El comité prepara una ofensiva comercial que arrancará la próxima semana con la mirada puesta en Hong Kong y Japón.

Vender El Prat entre los equipos de planificación de rutas de las grandes aerolíneas "resulta mucho más fácil" con el reparto de espacios de la T-Sur ya clarificado por parte de AENA y con el compromiso del Gobierno central de acelerar (y financiar con 1.400 millones de euros más) la construcción de la futura Terminal Satélite y la modernización de la Terminal Norte. "Ahora podemos vender capacidad", explica Salvador Curcoll, director de Infraestructuras y Territorio de la Cámara de Comercio.

Según Javier Marín, director general de aeropuertos de AENA, El Prat incrementará su cifra de pasajeros cerca del 10% y alcanzará los 33 millones. Con la nueva T-Sur y la T-Satélite en marcha en 2013, la cifra de pasajeros alcanzará los 70 millones de viajeros. Marín subrayó ayer la importancia del comité de rutas en esta fase, puestas ya las bases de una infraestructura competitiva, y aseguró que "en poco tiempo" se conseguirán "seis o siete vuelos intercontinentales con América", de la mano de American Airlines en EE UU y de la alianza Star Alliance.

"Tenemos dos años por delante para dar un empujón a la comercialización y el comité de rutas debe reforzar su actividad", afirma al respecto Miquel Valls, presidente de la cámara. Se refiere al plazo que, según la Generalitat, transcurrirá hasta que sea realidad la descentralización de la gestión.

"Más allá del consorcio que gestionará El Prat y de las batallas políticas" —los sindicatos también han dicho que quieren estar en el consorcio—, Valls exige que los empresarios catalanes estén presentes en el comité de trabajo Estado-Generalitat que, desde un punto de vista técnico, debe definir qué debe incluirse en la gestión que asumirá el consorcio y cómo se realizará. En El Prat se prestan más de 150 servicios, parte de los cuales gestiona AENA y otros vía concesión.

La cámara, Fomento del Trabajo y el resto de la sinstituciones empresariales apuestan por que este comité empiece a trabajar "de inmediato"; mientras, en paralelo, el comité de rutas pone el pie en el acelerador. Así, el martes próximo el CDRA viajará a Hong Kong, donde ha cerrado entrevistas con su aerolínea de bandera, Cathay Pacific, y a Tokio, donde se reunirá con aerolíneas miembros de las dos alianzas que se ubicarán en la Terminal Sur: JAL (Japan Airlines, miembro de OneWorld, como Iberia) y All Nippon Airways (ANA, miembro a su vez de Star Alliance, como Spanair), con vistas a establecer vuelos directos a Barcelona.

"Existe mercado para que se operen hasta cuatro vuelos semanales Barcelona-Tokio y que, a corto plazo, sea un negocio rentable", explica Jordi Solé, coordinador del comité. Los análisis de rentabilidad, la pujanza de la economía y la concentración de empresas japonesas en Cataluña son, junto con el apoyo institucional a la difusión de las rutas, las armas con que juegan los promotores de El Prat. Les falta lo que más aprecianlas aerolíneas: descuentos en las tasas aeroportuarias (según AENA, el 40% inferiores a las de los grandes aeropuertos europeos). Sólo se podrá jugar con ello cuando El Prat sea un aeropuerto descentralizado.

El tripartito reclamará una "mayoría determinante" en la gestión aeroportuaria

A. MARS, **Barcelona**

Los partidos que apoyan al Gobierno catalán superaron ayer sus diferencias respecto al modelo aeroportuario y acordaron en el Parlament presentar una propuesta de resolución en la que reclaman una "mayoría determinante" de las instituciones catalanas en el futuro consorcio que debe gestionar el aeropuerto de El Prat. La propuesta conjunta fue posible tras una reunión a primera hora de la mañana entre el presidente de la Generalitat, José Montilla, y el consejero de la Vicepresidencia, Josep Lluís Carod Rovira.

En ella, ambos pactaron ir más allá de la moción que el tripartito aprobó en julio —que instaba a reclamar una posición "determinante" en la gestión del aeropuerto— y reivindicar ahora una "mayoría determinante".

Gracias a esta resolución, Esquerra dio ayer calabazas a Convergència y votó en contra de una moción que, en cuanto a presencia catalana de la gestión de El Prat, pedía lo mismo: "Una posición mayoritaria y determinante de las instituciones catalanas". Los republicanos estaban dispuestos hasta ayer a respaldar la propuesta de CiU, lo que les hubiese alineado con la oposición.

CiU considera "literalmente igual" la proposición del tripartito y la suya, rechazada por las formaciones del tripartito, por lo que los convergentes apoyarán la resolución acordada ayer cuando se vote en comisión parlamentaria. El portavoz de CiU, Felip Puig, criticó la "subordinación" de los republicanos al PSC al "improvisar" un acuerdo para "salvar los muebles" y aseguró que ERC no ha evitado el "ridículo".

Esquerra, sin embargo, sostiene que las diferencias entre una propuesta y otra tienen que ver con la interpretación. "Mayoría determinante", según explicó el diputado Joan Ridao, "no significa tener más del 50% de representación en un órgano, pero sí una mayoría que, aunque sea simple, tenga poder de bloquear decisiones con las que no se está de acuerdo". En cambio, la mayoría absoluta que reclamaba CiU pasa por tener más de la mitad de los representantes en el órgano gestor.

Durante el debate parlamentario, Convergència recibió de la izquierda severas críticas a su modelo aeroportuario por considerar que sus reivindicaciones ya están recogidas por resoluciones del Parlament aprobadas hace semanas. Además, las formaciones del tripartito rechazaron que la dirección del aeropuerto recaiga en manos de un consejo de administración "profesionalizado y sin participación política", tal como pedía CiU en su moción. Los convergentes llegaron a retirar esta parte de su propuesta para facilitar el consenso.

246 millones para el sector aeronáutico

SÍLVIA MARIMON, **Sabadell**

"No nos podemos permitir el lujo de abandonar una tecnología que es competitiva. Tenemos que continuar apostando por este sector". El ministro de Industria, Comercio y Turismo, Joan Clos, dejó claro ayer, en la inauguración de la feria Air Meeting Internacional, que la industria aeronáutica es "estratégica" para el Gobierno español, aunque la apuesta del Gobierno catalán, que en el primer tripartito fue muy fuerte, se ha desdibujado y ha originado las críticas del sector.

Hoy, el peso de esta industria representa el 0,4% del producto interior bruto (PIB) (el 0,2% en Cataluña), "un porcentaje que está por debajo del promedio de los países europeos", admitió Clos. El objetivo del Gobierno es que, antes de 2016, se triplique. En facturación, implicaría que de los 4.600 millones se pasara a superar los 12.000 millones anuales.

La cuestión es cómo se va a conseguir triplicar la facturación en ocho años. Clos lanzó otra cifra: la de los presupuestos. Si este año la inversión del Gobierno ha sido de 50 millones de euros, el próximo año será de 122 millones. A ello habrá que añadir la contribución de cinco comunidades autónomas. Madrid, Andalucía, el País Vasco, Castilla-La Mancha y, en último lugar, Cataluña aportarán en conjunto otros 124 millones de euros. La inyección pública total que va a recibir la industria el próximo año será de 246 millones. Y el compromiso del ministro es que en el 2016 se llegue a un presupuesto de 500 millones.

Hasta el próximo siete de octubre, en Sabadell, se reúnen todo tipo de profesionales de la aeronáutica. La feria tiene dos espacios: unos 5.000 metros cuadrados de la antigua fábrica de la ABB, en la que exponen sus puestos medio centenar de empresas, y el aeropuerto de Sabadell, donde se exhiben una treintena de aeronaves.

Rajoy califica de "disparate" el túnel del AVE que él mismo aprobó

Fomento y Hereu llaman irresponsable al líder del PP

FRANCESC ARROYO, **Barcelona**

Mariano Rajoy, presidente del Partido Popular, visitó ayer la Sagrada Familia de Barcelona y anunció que, si llega al Gobierno, no se hará el túnel que debe unir las estaciones de Sants y Sagrera. Este túnel fue aprobado por el Gobierno del que era vicepresidente primero el propio Rajoy en 2002, y pactado con el Gobierno de CiU y el Ayuntamiento de Barcelona tras rechazar de plano el PP la propuesta del litoral que ahora defiende.

Las declaraciones de Rajoy fueron acogidas con estupor tanto por el Ministerio de Fomento como por el Ayuntamiento de Barcelona. El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, calificó al líder del PP de "irresponsable", igual que hizo el alcalde de Barcelona, Jordi Hereu. El diputado Joan Ferran (PSC) no dudó en afirmar que la voluntad de Rajoy sólo se explica porque desea "perjudicar a Barcelona".

"Rajoy pone en duda la capacidad y la dedicación de los técnicos del Estado. Es un irresponsable", dijo Morlán. El secretario de Estado está sorprendido por el ataque del doble frente: Rajoy, por un lado, y Unió (Joan Rigol, presidente del Patronato del templo pertenece al partido democristiano y fue consejero y presidente del Parlament). "Los técnicos de la Sagrada Familia saben bien que lo proyectado no pone en peligro el templo ni las casas ni nada. Han tenido acceso a todos los informes de Adif", dijo Morlán. "La pantalla que se construirá entre los cimientos del templo y el túnel refuerzan el edificio religioso", sostuvo Morlán.

Ayer, incluso CiU se desmarcó de la actitud beligerante de Rigol. "CiU siempre ha dicho lo mismo: aceptamos el túnel si se construye la estación. No tenemos ninguna duda sobre la capacidad de los técnicos y no pensamos que se vaya a caer la Sagrada Familia", afirmó un portavoz de la formación nacionalista.

Jordi Hereu tampoco se anduvo con chiquitas a la hora de enjuiciar las declaraciones de Rajoy: "Lo considero una broma de muy mal gusto. Es lamentable que una infraestructura como el AVE entre en el combate electoral, sobre todo si quien provoca es un dirigente político que marginó a Barcelona cuando ocupaba un cargo de responsabilidad en el Gobierno de España".

Mariano Rajoy de visita de obras ayer en la Sagrada Familia. / EFE

Rajoy cuestionó abiertamente la proximidad del túnel al templo. Víctor Morlán achacó estas dudas a la ignorancia del dirigente popular. "Es evidente que hay otros túneles igualmente cerca de la Sagrada Familia y no se ha caído ni una piedra", dijo Morlán. El Ministerio de Fomento recordó, "ha hecho más de un túnel y sus técnicos han demostrado una solvencia que Rajoy no es quién para venir a poner en duda".

JOAN RIGOL / Presidente del Patronato de la Sagrada Familia

"Me fío de nuestros técnicos más que de los de Fomento"

BLANCA CIA, **Barcelona**

El Patronato de la Sagrada Familia llevaba meses amagando con la presentación de un recurso contencioso-administrativo en contra del trazado del túnel del AVE entre Sants y Sagrera. Finalmente, lo presentó el pasado martes en la Audiencia Nacional con el objetivo de paralizar las obras. Joan Rigol, presidente del Patronato de la Sagrada Familia, insiste en que su petición está fundamentada por los informes que han realizado técnicos —ingenierías y geólogos— por encargo del patronato.

Pregunta. Fomento dice que no hay peligro para el templo. ¿No da crédito a los técnicos de la obra pública?

Respuesta. Nuestros técnicos son de alto nivel y nos indican que hay riesgos por la construcción del túnel tan cerca del templo. Me fío más del criterio de nuestros técnicos que los de Fomento porque no tienen en cuenta algunas cosas.

P. ¿Cuáles?

R. Lo principal: que las torres de la Sagrada Familia no son como el resto de las construcciones del trazado. Son altas, muy esbeltas y mucho más sensibles a los movimientos que se originarán en el subsuelo.

P. Incluso teniendo en cuenta la especial arquitectura del templo, Fomento insiste en que no hay riesgo y menos con el muro pantalla que se alzará antes de excavar el túnel. ¿No se lo cree?

R. No es un problema de a quién creemos. Hay una duda razonable para la seguridad de un monumento declarado bien de la humanidad.

P. Los jueces suelen resolver atendiendo al interés general de una postura y otra. ¿Qué representa el interés general, la Sagrada Familia o un ferrocarril?

R. La Sagrada Familia aporta mucha actividad y riqueza a la ciudad, por lo tanto, es un bien que hay que proteger también por el interés de Barcelona.

P. ¿Más que el tren de alta velocidad?

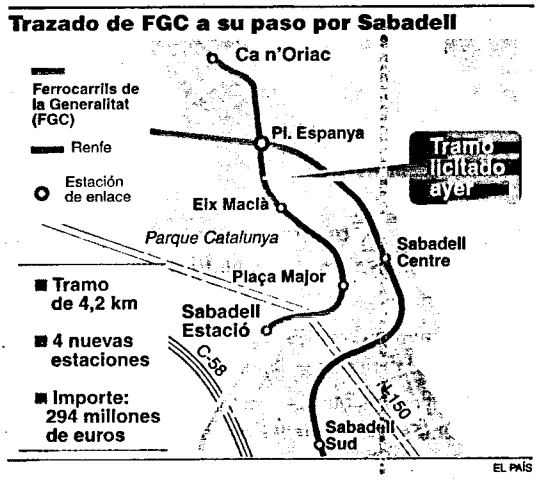
R. Nosotros sólo decimos que no pase por la calle de Mallorca; no nos toca decir por dónde.

P. Muy cerca de la fachada original de Gaudí —la del Nacimiento— pasa el metro de la línea 5 y se construyó mucho antes con técnicas menos avanzadas. ¿No es más inseguro?

R. No. Es peor el túnel del AVE porque pasa a menos de dos metros de la fachada de la Gloria de la calle de Mallorca.

P. ¿Y si el tribunal no ve peligro alguno y no estima el recurso?

R. Pues lo acataremos y no montaremos manifestaciones.



La Generalitat licita las obras del 'metro' de Sabadell por 249 millones

SÍLVIA MARIMON, **Sabadell**

El Gobierno catalán sacó ayer a licitación pública por 249 millones de euros las obras del nuevo *metro* de Sabadell: 4,3 nuevos kilómetros de vía férrea que atraviesan la ciudad, cuatro estaciones y la reforma integral de Sabadell Estació.

El proyecto de prolongar la línea de tren de los Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) hasta los barrios del norte del municipio ha suscitado un amplio debate ciudadano. La entidad Sabadell Cruïlla, con el apoyo de todos los partidos del Ayuntamiento, menos el socialista en el gobierno, y con el respaldo de 30 profesores, entre ellos el rector de la Universidad Autónoma, Lluís Ferrer, presentó, incluso, una alternativa al futuro *metro*. Al final, la Generalitat ha incorporado algunos de los cambios propuestos por Sabadell Cruïlla y una promesa: "Mantener la puerta abierta". "Se podrán introducir modificaciones y se van a dar soluciones constructivas para que en un futuro esta línea pueda conectar con las localidades de Granollers y con Castellar del Vallès, así como el soterramiento hacia Sant Quirze", asegura el director de Transportes Terrestres de la Generalitat, Manuel Villalante.

Las obras empezarán a principios del año que viene. Ahora, los trenes de los Ferrocarrils de la Generalitat sólo llegan hasta el centro del municipio. El proyecto de la Administración catalana prevé que el trazado de la vía férrea siga hasta el Eix Macià, el moderno centro de negocios y comercial de Sabadell, ascienda hasta la plaza de España, estación en la que habrá un nuevo intercambiador con Renfe, y acabe en el norte, en el barrio de Ca n'Oriac.

Cesiones

La Generalitat ha cedido en otras cuestiones: va a construir en dos fases la nueva estación de la plaza Major, para evitar molestias a los vecinos y comerciantes; ha modificado la cota de profundidad del túnel más próximo a Sabadell Estació, lo que significará que ya no se tendrán que derribar 15 edificios, y va a garantizar la accesibilidad al Centro de Inserción Profesional y Ocupacional CIPO, mientras duren las obras.

Aun así, la plataforma Sabadell Cruïlla piensa seguir batallando por sus ideas. "Continuaremos insistiendo con propuestas concretas", asegura su portavoz, el arquitecto Manel Larrosa. Larrosa reprocha al Gobierno autonómico que no haya admitido ninguna de las enmiendas presentadas: "Es lamentable la poca capacidad que tiene la Generalitat para encajar propuestas", sentencia.

Ferrocarrils planea implantar trenes tranvía en poblaciones de la Cataluña interior

HELENA VILLAR, **L'Hospitalet**

El Tren-tram, un tren adaptado para circular como un tranvía a su paso por las ciudades, es el novedoso sistema de tránsporte que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y el Colegio de Ingenieros Industriales están estudiando para implantarlo en algunas localidades del interior de Cataluña. El Tren-tram es el objetivo de unas jornadas de debate que comenzaron ayer.

Este sistema, que ya funciona en Alicante y en los alrededores de París, está ideado para posibilitar la penetración de una línea hacia el centro de la ciudad utilizando un tren tranvía, lo que supone una solución para las localidades que tienen la estación lejos del centro urbano o tienen problemas de accesibilidad, "como sucede en el entorno de Manresa o Igualada", según el presidente de la Asociación de Ingenieros Industriales de Cataluña, Josep M. Rovira.

Jordi Julià, presidente de la Comisión de Movilidad y Transportes del Colegio de Ingenieros, aseguró que "la primera implantación" del Tren-tram podría realizarse en las líneas que unen Súria y Sallent con Manresa, un proyecto que podría llevarse a cabo en dos o tres años, ya que existe "un compromiso explícito" del presidente de la Generalitat en este sentido.

La novedad del sistema es que el Tren-tram circula por líneas ferroviarias.

Otras poblaciones que podrían tener el sistema son Vilanova de la Barca, Térmens y Balaguer, en la línea Lleida-La Pobla; Mollerussa, Tàrrega y Cervera, en la línea Lleida-Manresa, y Masquefa, Vallbona d'Anoia y Vilanova del Camí, en la línea Martorell-Igualada.

Atraco a mano armada en una joyería de Lleida

Tres individuos atracaron ayer a cara descubierta y armados con pistolas la joyería que Tous tiene en la calle del Carme de Lleida. Los asaltantes amenazaron a empleados y clientes, y tras romper los cristales de algunas vitrinas interiores, se llevaron objetos, principalmente relojes de marca. La acción duró tres minutos. Los Mossos d'Esquadra recuperaron poco después en el polígono industrial El Segre el vehículo utilizado por los ladrones para la huida, que era robado. El establecimiento ha sufrido cuatro robos en los últimos seis años.— LL. V.

II Jornadas de Periodistas y Comunicadoras

El Instituto Europeo del Mediterráneo (IEMed.) acoge entre hoy y mañana las II Jornadas de Periodistas y Comunicadoras del Mediterráneo. Con la participación de profesionales como la turca Nadire Mater y la palestina Kawther Salam, las conferencias están encaminadas a establecer "redes de comunicación entre las dos orillas del Mediterráneo", según Montserrat Minobis, presidenta de la Red Internacional de Mujeres Periodistas.— A. G.

INSÒLITA ALTERNATIVA A LA FALTA DE VIVENDES PER A JOVES A LA CAPITAL HOLANDESA

Cases metàl.liques

Amsterdam transforma contenidors en miniapartaments per oferir allotjament barat a 1.500 estudiants ≡ Tenen bany, cuina, parquet, finestres i balcons

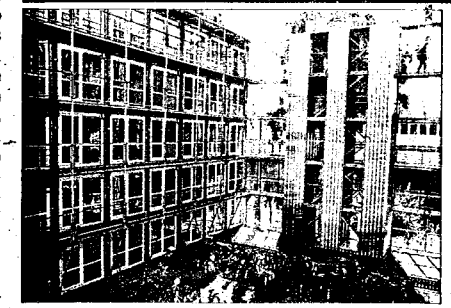
SABINE CESSOU
AMSTERDAM

«Quan els vaig dir als meus amics de Barcelona que visc en un contenidor, no em van creure». Patricia, de 22 anys, és una dels 1.500 estudiants d'Amsterdam allotjats en aquestes grans caixes metàl·liques de 12 metres per 2,5, concebudes per al transport de mercaderies. Estudia màrqueting i resideix a Bijlmermeer, una petita zona industrial del sud de la ciutat. Amuntegats en cinc pisos, els contenidors formen edificis com els altres, amb grans finestres i petits balcons. Al marge d'algun problema de soroll, Patricia es considera afortunada: **«Per 250 euros al mes, calefacció i internet inclosos, tinc un lloc per a mi a Amsterdam, sense haver de compartir el bany ni la cuina».**

El 2003, l'ajuntament de la capital holandesa s'enfrontava a una greu falta d'allotjaments per a estudiants. Més de 7.000 joves estaven en llista d'espera. Es va obrir un concurs per trobar solucions movibles i barates, i el 2004 Tempo Housing va ser una de les empreses que van proposar la vida en un contenidor. **«Al principi hi havia escepticisme, però vam fer un prototip per convèncer la gent»,** explica Quinten De Gooijer, el seu director. **«D'aquí a 10 anys, quan la ciutat vulgui que marxem, ho podrem carregar tot en camions i reconstruir-ho en un altre lloc, i fins i tot exportar els nostres productes»,** afegeix.

Molt sol·licitada a l'estranger, Tempo Housing es disposa a entregar a Nigèria un hotel de tres estrelles aixecat sobre el mateix principi. Comprats nous a la Xina, els contenidors són transformats en una fàbrica a prop de Hong Kong. Allà se'ls incorpora la cuina, el bany i les finestres, sense oblidar el parquet flotant ni l'aïllament de les parets. Cost per unitat: 13.000 euros a la sortida de la fàbrica, 15.000 euros amb el transport fins a Europa, 19.000 euros si se li sumen els elements exteriors –balcons, galeries i escales–, instal·lats a Holanda.

CHRIS DEBODE



PER ENTRAR-HI A VIURE ▸ A dalt, contenidors habitats a Amsterdam. A sota a l'esquerra, vista dels balcons i del pati per a les bicicletes, i a la dreta, aspecte de l'interior d'una de les vivendes.

Café i supermercat

Una cambra d'aire separa cada pis, per aïllar-los més bé del soroll. En blocs de sis, els contenidors disposen de calefacció central de gas i d'un sistema de ventilació. Al peu dels allotjaments estudiantils s'han construït, amb el mateix material, un cafè, un supermercat i l'indispensable taller de reparació de bicicletes.

A l'altra punta de la ciutat, en un antic moll del port d'Amsterdam, contenidors blaus, blancs, vermells i taronges també alberguen estudiants. Al moll NDSM, temps enrere ocupat per drassanes, projectes alternatius i cibercafès en prenen el relleu. El lloc és magnífic, encara que la vida no està tan ben organitzada com a Bijlmermeer. Aquí no hi ha supermercat, ni pati interior per impedir els robatoris de bicicletes ni, sobretot, calefacció central. Norah, 20 anys, futura auxiliar de veterinària, es queixa del soroll i del fred hivernal en aquests allotjaments concebuts per a la universitat tecnològica de Leyde. **«Però pel lloguer que paguem no ens podem queixar»,** relativitza–. **Viure en un contenidor costa la meitat que una habitació a la ciutat».** ≡

▸ ASSEQUIBLE

Patricia paga 250 euros al mes, calefacció i internet inclosos

© Libération

TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA D'INSTAL·LACIONS DEL FC BARCELONA

Els veïns de les Corts, contra el canvi del Miniestadi per pisos

Vuit associacions aniran als tribunals si es manté el pla del Barça per requalificar el solar

Reclamen que la reforma del Camp Nou es financi sense «perjudicar» el barri

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

Els veïns de les Corts van desenterrar ahir la destral de guerra i, una setmana després de la presentació del projecte de Norman Foster per reformar i ampliar el Camp Nou, van mostrar el seu rebuig «frontal» als plans del Barça per finançar aquesta operació. Uns plans que preveuen la construcció de pisos al solar que ocupa el Miniestadi, un cop s'hagi produït la requalificació municipal de la finca, considerada actualment d'equipament.

És just aquí on se centra l'oposició de les vuit associacions veïnals de l'entorn de la zona, reunides en una plataforma cívica, que ahir van insistir a reclamar que les obres de l'estadi no es financin «a costa de perjudicar els habitants de les Corts».

«Ens sembla molt bé que el Barça vulgui renovar el Camp Nou, però no estem d'acord que això es pagui a costa de deixar el barri sense un gran espai d'equipaments i una zona verda. I menys encara, substituint-lo per 1.000 pisos, tal com ja diuen alguns directius», va indicar ahir Marta de Prats, presidenta de l'associació veïnal de l'avinguda de Xile. «El club té recursos suficients per finançar els treballs sense haver d'utilitzar el solar del Miniestadi», va afegir.

40.000 VEÏNS AFECTATS / Els residents del barri, que asseguren que els plans del FC Barcelona afectaran 40.000 residents de l'entorn, van avançar que estan disposats a portar la requalificació als tribunals, ja que consideren que és una operació «il·legal». «Segons la llei urbanística, si un propietari privat prescindeix d'un solar d'equipaments, el terreny passarà a destinar-se forçosament a zona verda», va assegurar Lleonard Ramírez, coordinador de la plataforma veïnal.

Ramírez va recordar que si s'aprova la requalificació es crearà «inseguretat jurídica» i un precedent a la zona que podrien utilitzar «altres promotors privats amb interessos a les Corts». Els responsables de la plataforma van explicar que a les reunions que han mantingut fins ara amb l'Ajuntament de Barcelona i el club només els van informar de la reforma del Camp Nou: «Mai ens van dir res sobre requalificar el solar del Miniestadi».

Ramírez va anar més enllà i va criticar l'alcalde, Jordi Hereu, per les últimes declaracions favorables a iniciar un procés de debat polític i ciutadà per consensuar la requalificació dins d'un projecte d'ordenació urbanística de tota la zona. «Sembla que només sigui l'alcalde de Laporta, i no de la resta de barcelonins», va indicar. Marta de Prats va recordar també el silenci de la resta de grups municipals, incloent-hi les tres formacions de l'oposició (CiU, PP i ERC). «¿On és l'oposició? ¿Què en pensa, de la requalificació?», es va preguntar.

La plataforma de les Corts va indicar que a partir d'ara mobilitzarà els veïns perquè s'oposin a la requalificació. Ahir mateix van presentar una pregunta al ple del districte per conèixer els metres quadrats de sostre edificable que està previst concedir al solar, i les zones concretes on s'edificarien els pisos. «A partir d'aquesta informació basarem els posteriors recursos i al·legacions. Anirem a totes», van amenaçar.

EL PALAU BLAUGRANA / Un altre punt en què també difereixen amb el pla del Barça és en la substitució de l'actual Palau Blaugrana per un altre pavelló multiusos de més capacitat. «Es passarà de 8.000 localitats a 18.000, cosa que en el cas del Palau on juguen molts equips i entre setmana, significarà una massificació insostenible d'un espai que ja és molt dens», va dir Ramírez. «Tampoc estem a favor que s'estrenyi l'avinguda d'Aristides Maillol perquè hi pugui cabre el nou pavelló, ja que perjudicaria la mobilitat del barri», va assegurar.

JORDI COTRINA

▸▸ El Miniestadi, en una imatge aèria.

la mobilitat

32.000 COTXES PER PARTIT

Els veïns van reiterar la petició que es creï un pla de mobilitat per a l'entorn de les instal·lacions del FC Barcelona que contempli l'ampliació d'aforament prevista al Camp Nou. Segons les seves xifres, les 10.000 noves localitats es traduiran en 5.000 vehicles més cada dia de partit. Serien 32.000 turismes, als quals s'han s'afegir els 100 autocars de penyes que aparquen últimament a l'avinguda de la Diagonal.

ENSENYAMENT

ESTÈTICA / PERRUQUERIA

CEM. Estètica i Perruqueria. Mètode flexible. Classes un o diversos dies per setmana, matí, tarda, nit o dissabtes. Diploma vàlid per treballar (85% inserció laboral). Rda. Sant Pere, 7. ☎ 93 301 48 46 (24h) Barcelona www.cempeluqueria.com

IDIOMES

INSTITUT EUROPEU. Anglès, Francès, Alemany, Rus, Italià, Català. Tots els nivells. Fontana Gran Gràcia 71 ☎ 93 237 37 55 Sants. Crta. Sants 136 ☎ 93 339 63 76 S And. Pons i Gallarza 3 ☎ 93 274 34 44 Urgell. Sepúlveda, 145 ☎ 93 453 94 14 Verdaguer. P S Joan 110 ☎ 93 458 71 07 Urqui Via Laietana 45-3 ☎ 93 318 48 01 Verdaguer. Bailèn, 150 ☎ 93 457 50 56

NOVALINGUA 93 414 03 02. Lesseps, 4, 10 idiomes. www.novalingua.com

WWW.EUROIDIOMAS.ES Anglès, Francès, Alemany, Català. Grups reduïts. Professors natius. Prep. exam. oficials. Bailèn, 150. ☎ 93 457 50 56. Verdaguer.

MÉS GRANS DE 25 ANYS

PRECLAROR. Ac. Universitat (Més grans 25 anys i Selectivitat) Accés als C.F.G.S. (totes les especialitats). Classes directes o a distància. Horaris compatibles amb les seves obligacions. Preus assequibles. Líder en n. d'aptes comprovable. Gran Via, 547 ☎ 93 238 01 72 i 93 415 73 78 www.preclaror.com

OPOSICIONS

S. LEARNING. Preparació Opos. Primària i Secundària des de fa 20 anys. Totes les especialitats. Vine a veure'ns, no hi perds res. Regent Mendieta, 41-43 ☎ 93 440 35 45. www.learning-bcn.com-info@learning-bcn.com

EMA ESTUDIS Opos. Infantil-Primària Preparació, programació i unitats didàctiques. Tutories personalitzades. Temaris Ed. Estel. Info: C/ Equador, 32 ☎ 93 419 33 21 www.emaestudis.com

QUIROMASSATGE

INSTITUTO TERAPIAS APLICADAS Cursos de Quiromassatge. Quiropràxia. Reflexologia i Drenatge Limfàtic. Inici octubre. Grups de 14. Avenir 8 ☎ 93 209 77 78. Bcn.

Escola de Dansa
Diagonal, 434 Pral. - Tel. 93.416.03.23
(Metro Diagonal)
www.nicoledevaust.com

✓SALSA ✓BALLET
✓BALL SALÓ
✓FLAMENC
✓SEVILLANES
✓VALS BODA, etc.

CLASSIFICATS | 93 265 53 53

el Periódico

Foment vol projectar més infraestructures

LA PATRONAL Foment del Treball considera «imprescindible» portar a terme la realització i construcció dels projectes d'infraestructures definits i planificats, com també la proposta d'altres de nous per aprofitar la inversió en aquest tipus d'actuacions per part de l'Estat a Catalunya. La patronal creu de «vital importància» disposar d'una cartera «suficient» de projectes.

Montilla obliga a Esquerra a rectificar sobre el aeropuerto

El president impide una moción nacionalista sobre El Prat

FRANCESC BRACERO
Barcelona

El president José Montilla volvió a imponer ayer disciplina ante una amenaza de ruptura de la cohesión del Govern. El president obligó a los dirigentes de Esquerra a revocar la decisión de su grupo parlamentario de votar a favor de una moción de CiU que proponía crear un consorcio para la gestión del aeropuerto con una "posición mayoritaria y determinante" de las instituciones catalanas. El tripartito sorteó la amenaza de zozobra al anunciar una nueva propuesta casi idéntica a la convergente. Los republicanos se dieron por satisfechos y sostuvieron que habían llevado al PSC a sus posiciones.

Montilla convocó a primera hora en el Palau de la Generalitat al portavoz del PSC, Miquel Iceta, y a los principales dirigentes de Esquerra: el conseller de la Vicepresidència, Josep Lluís Carod-Rovira; el conseller de Governació, Joan Puigcercós, y el portavoz parlamentario, Joan Ridao. Sobre la mesa de discusión estaba la intención de ERC de votar la moción de CiU. Los republicanos habían decidido su voto el martes en una reunión de su grupo parlamentario.

Fuentes del PSC y de ERC conocedoras de la reunión en el Palau coincidieron en calificar la reunión como "dura y tensa". Los socialistas no estaban dispuestos a otorgar una victoria parlamentaria a CiU por un tema clave, como la gestión aeroportuaria. Los republicanos, por su parte, creían haber cedido demasiado en esta cuestión y necesitaban plantarse. No hay que olvidar que el próximo 20 de octubre tienen una conferencia nacional con la presencia de dos sectores críticos que plantean enmiendas de diverso signo a la estrategia de la dirección del partido.

Después de una hora de reunión, los líderes del PSC y ERC acordaron presentar una resolución del tripartito en la que se reclama negociar con el Gobierno la gestión del aeropuerto mediante un consorcio en el que la parte catalana tenga una "mayoría determinante", a diferencia de la "posición mayoritaria y determinante de las instituciones catalanas" que reclamaba CiU en su moción.

En el Parlament, Ridao intentó negociar con CiU la retirada de su moción si se sumaban a la propuesta del Govern, que se presentará formalmente en un pleno posterior. Los convergentes, representados por su líder, Artur Mas y su portavoz, Felip Puig, aceptaron sumarse, pero mantuvieron su moción activa, lo que llevó al tripartito, incluida ERC, a votar en contra.

Al final, todos los protagonistas de este episodio de esgrima parlamentaria se dieron como ganadores de la pugna. Montilla logró evitar que una mayoría alternativa al tripartito condujera a sus socios por una senda distinta a la que ya tenían decidida. Los dirigentes de Esquerra, por su parte, se declararon satisfechos de haber "arrastrado al PSC" a sus posiciones sobre el futuro modelo de gestión de El Prat.

La clave de la discusión está en un importante matiz. ¿Qué significa determinante? Para Montilla, y ERC lo aceptó ayer, determinante es tener derecho de bloqueo ante una decisión con la que no se está de acuerdo. Para CiU, en cambio, esa condición implica tener mayoría absoluta en las decisiones.●

DIGO O DIEGO

Las diferencias saltan en el pleno

■ La discusión en el tripartito fue tan precipitada que las diferencias de criterio saltaron en el pleno. El diputado socialista Roberto Labandera dijo durante el debate de la moción que no se puede abrir un proceso de negociación con el Gobierno partiendo de la exigencia de una posición "mayoritaria". Pero el tripartito presentó una propuesta muy similar. "Supongo que nadie le había informado", comentó Ridao.

JORDI PLAY

Los portavoces de PSC y ERC indican el voto negativo a la moción

Tres visiones sobre el futuro del aeropuerto de Barcelona

Un final razonable

PEDRO NUENO
Profesor del Iese

Yo no soy un experto en aeropuertos. Pero cuando se me pidió colaborar en un acto académico sobre El Prat recabé las opiniones de responsables de aeropuertos y aerolíneas en América, Europa y Asia. Insistí con aquellos aeropuertos que me pareció que funcionaban mejor (Boston, Munich, Shanghai). Recibí de muchos de estos responsables cartas que les pedí resumiendo sus ideas. Quise tener hasta una opinión general de un premio Nobel y me la envió por escrito mi admirado Paul Samuelson.

Las conclusiones que expuse aquel día para un aeropuerto como El Prat, que estuviese bien gestionado, con una ciudad detrás como Barcelona y un país como Catalunya, fueron las siguientes: 1. lo más importante es conseguir la satisfacción del cliente, el pasajero; 2. los gestores del aeropuerto deben vender el destino y pueden conseguir que el aeropuerto sea un *hub* y que tenga vuelos intercontinentales; 3. las instalaciones del aeropuerto deben asignarse de forma altamente diversificada (hay compañías que desaparecen, otras son compradas, algunas se fusionan, las hay que se coordinan en alianzas) y no es bueno que una compañía mande demasiado en el aeropuerto; 4. nada es fijo en el tiempo, pero hay que dar cierto tiempo; el gestor del aeropuerto ha de ser un negociador flexible; 5. la ética y la transparencia deben ser particularmente importantes en la gestión de este tipo de servicio. Con todo esto, en una primera lectura, la asignación que se ha hecho de la nueva terminal me parece razonable. Cumple bastante bien los criterios.

> Me gustaría que una entidad privada gestionara El Prat aunque cumpliendo un marco regulatorio que asegurara un buen servicio

Pero quedan muchas cosas por hacer. Habrá que remodelar muy bien las terminales actuales asegurando que no hay molestias relevantes para las compañías que queden allí. Habrá que asegurar buenos accesos a la nueva terminal y mantener los servicios de las actuales. El pasajero que llegue a la nueva terminal y deba conectar con alguna de las actuales (llegue de Madrid con Iberia para ir a algún sitio con Air France, por ejemplo) deberá poder hacerlo con rapidez y sin necesariamente perder su maleta. Ya veremos.

A mí me gustaría, además, que una entidad privada gestionase El Prat, aunque lo hiciese cumpliendo un marco regulatorio que exigiese un buen servicio al pasajero. Pero esto es otro capítulo.

Si yo fuese malpensado, que no lo soy, me preocuparía que la nueva terminal, el mejor activo, vaya a parar entera a compañías en venta o en posible reestructuración, lo que envuelve a esta terminal en alta incertidumbre. Si fuese más malpensado aún, creería que esta asignación eleva el precio de las compañías en venta y puede que hayan hecho más lobby, del tipo que sea, que las otras para conseguir estar allí. Pero como no soy malpensado creo que el final es razonable, sobre todo si es flexible (flexibilidad que se podría calibrar si se pudiera leer la letra pequeña de la asignación). Por cierto, el sábado encontré por primera vez en muchos años un carrito con las ruedas redondas. Me pareció un buen presagio.●

MANÉ ESPINOSA / ARCHIVO

Movilización empresarial. Andreu Mas-Colell, Pedro Nueno y Germà Bel fueron los ponentes, el pasado mes de marzo, del acto en defensa del futuro del aeropuerto de Barcelona que se celebró en el Iese

La tarea principal

ANDREU MAS-COLELL
Catedrático de la UPF

Se han resuelto sin sorpresas las asignaciones en el nuevo aeropuerto de El Prat. A mi entender hubiera sido mejor que se hubiese conformado primero el prometido nuevo organismo de dirección. Puesto que eso es lo que vendrá ahora, merece la pena dedicarle atención. Ahí nos jugamos si el despliegue futuro del aeropuerto será independiente y se orientará según los intereses de la competitividad de la economía catalana.

Es claro que se constituirá algún tipo de organismo. Por economía verbal llamémoslo consorcio. En mi opinión, éste debería satisfacer dos condiciones que expreso por orden de prioridad.

En primer lugar, el consorcio debería ser titular de los activos (incluyendo terrenos y edificios) y pasivos (deuda) del aeropuerto, y ser competente para todas las decisiones estratégicas que le afecten. Denominémoslo capacidad decisoria plena. De la constitución de un consorcio no se sigue que éste vaya a disponer de esa capacidad. Un modelo posible, al que podríamos calificar como cosmético, mantendría activos, pasivos y decisiones estratégicas donde están ahora, a la vez que toda una variedad de cuestiones secundarias pasarían al consorcio que, en la práctica, sería no mucho más que un foro de discusión.

> Habría sido mejor crear primero el nuevo organismo de dirección y dar capacidad de decisión a las instituciones catalanas

El debate, un tanto confuso, sobre la naturaleza pública o privada de la gestión puede empujar a favor de la solución cosmética. El aeropuerto, sus activos, pasivos, etcétera, son hoy propiedad pública y mientras que una transferencia lateral de un organismo público de ámbito estatal a otro de ámbito catalán es perfectamente posible, una transferencia a una entidad con miembros privados (a estos efectos no incluyo a la Cambra como privado) es inapropiada e implausible. Evidentemente, en el modelo de transferencia dentro del sector público, el consorcio, ejerciendo su capacidad decisoria plena, privatizará lo que sea pertinente (que será mucho). Pero deberíamos evitar un mal triángulo: la capacidad decisoria real donde está ahora, la privatización de servicios a partir de las decisiones tomadas donde están ahora y las instituciones catalanas, incluida la Generalitat, representadas en un consorcio cosmético.

En segundo lugar, el consorcio debería disponer de una mayoría nombrada por las instituciones del territorio y, muy particularmente, por la Generalitat. Aun así creo que, en estos momentos, la plena capacidad decisoria del consorcio es prioritaria porque sería ésta la que rompería el modelo actual. Aceptar una mayoría en un organismo sin capacidad decisoria plena es un mal negocio. Es mejor influir (prefiero este término al poco dinámico de *vetar*), aunque sea en minoría, en un organismo que realmente tiene poder.●

¿Es un buen modelo?

GERMÀ BEL
Catedrático de Economía de la UB

Tres argumentos se han aducido para sustentar la decisión de Aena sobre la asignación de espacios en El Prat: sería una decisión (1) equilibrada, (2) reversible y (3) ruptorista del monopolio de Iberia en el puente aéreo. ¿Es así?

¿Equilibrada? Van a la T-Sur las dos principales alianzas por tráfico, Oneworld (OW) y Star Alliance (SA), con una miríada de compañías individuales. Ganan acceso a la terminal más eficiente en tiempo de viaje y en conectividad para vuelos de larga distancia. Pero la alianza más transoceánica en El Prat, SkyTeam (ST), queda relegada a la terminal menos eficiente. En cambio, las compañías de OW, que admiten que no desarrollarán oferta transoceánica, irán a los espacios más eficientes para conexiones (!). A falta de compromisos firmes que –como Aena ha reconocido– son imposibles a cinco años, lo que podemos analizar son los incentivos de futuro de cada actor. En este sentido, OW ya lo ha dejado muy claro. En cambio, las americanas y asiáticas de ST y SA quizás aprovecharían cualquier oportunidad de negocio intercontinental que se les presente. ¿Asignación equilibrada o desequilibrada? Depende para qué.

¿Es reversible la asignación de espacios? Sí, claro. Como cualquier asignación de espacios (¡no de *slots!*) en cualquier aeropuerto español. La ministra de Fomento, persona competente, explica con claridad que son asignaciones y no adjudicaciones, y no media vinculación contractual alguna. Por su naturaleza son reversibles en El Prat, en Barajas... y en Melilla. Dice mucho del momento actual que lo natural y normal sea acogido como una concesión. Eso sí, se ha aclarado que una eventual revisión tendría mucho más que ver con cambios de propiedad nacional en las compañías que con su desarrollo intercontinental efectivo. Pues eso.

¿Se rompe el monopolio del puente aéreo? No, porque no había tal monopolio. El puente es un sistema de gestión de rutas, no de instalaciones. Y en algunas franjas horarias compañías como Spanair ya tenían frecuencias propias de puente. Además, el puente aéreo está en reorganización operativa –a la baja– ante la llegada del AVE. Lo que es mucho más sustancial es la creación del "corredor aéreo" Barcelona-Madrid, al que se asignan los puntos más eficientes de la terminal más eficiente. Como el AVE se encargará de muchos viajes centro a centro, los trayectos que más eficiencia ganan en El Prat son los vuelos de alimentación a Barajas. ¿Es mejor? ¿Es peor? Es así. ¿Que también podría funcionar al revés? ¡Ah, vale!

> Aena prevé para Barcelona un papel relevante a escala europea y la convierte en un gran alimentador de las rutas intercontinentales de Iberia

Las decisiones reflejan que el gestor aeroportuario prevé un papel doble y compatible para El Prat: por una parte, un aeropuerto importante a escala europea, con capacidad y muchas rutas en corta y media distancia; por otra, un papel principal como alimentador de las operaciones transcontinentales de Iberia/OW en Barajas. ¿Es mejor? ¿Es peor? Es así. Quién gestionará ese modelo? Veremos.●

En la imagen, un tren en servicio de Feve.

DESTITUIDO EL NÚMERO TRES DEL GRUPO

Feve reestructura su cúpula y vuelve a los beneficios

C. MORÁN. Madrid

El presidente de Feve, Dimas Sañudo, comunicó ayer, por sorpresa, la reestructuración de la cúpula directiva de la empresa ferroviaria dependiente del Ministerio de Fomento. El cambio ha pasado factura al teórico número tres del grupo, Francisco Luis Egea García. Hasta ayer, Egea ocupaba el puesto de director general adjunto, departamento que, con la reorganización, deja ya de existir. La decisión, efectiva desde ayer, también fue comunicada internamente a los empleados de la empresa.

En beneficio

Fuentes del grupo ferroviario consultadas por EXPANSIÓN confirmaron que la reestructuración forma parte de una amplia reorganización de la compañía que afecta a todas las unidades de negocio. El cambio más importante es la supresión de la dirección general adjunta, pero también se van a crear nuevas gerencias y la supresión o constitución de jefaturas en las tres unidades de negocio: corporativa, infraestructuras y operaciones.

Los cambios en la dirección de Feve se producen días antes de la comparecencia de Dimas Sañudo en el Congreso de los Diputados para explicar las cuentas del grupo en 2006 y los planes previstos para 2008. El próximo 9 de noviembre, Sañudo acudirá al Parlamento con el primer ejercicio en positivo de Feve, después de 45 años consecutivos en pérdidas. Según las fuentes consultadas, este hito ha sido posible, entre otras razones, gracias a la subvención pública que recibe anualmente el grupo, las mejoras en la gestión y a un resultado extraordinario contabilizado en las cuentas de 2006.

De cara al próximo ejercicio, Feve prevé invertir más de 100 millones de euros, lo que supone un incremento del 25% sobre el año anterior. Estos recursos, que también suponen una cifra récord, contribuirán a mejorar el material móvil de la compañía, durante muchos años sin modernizar. El objetivo de la empresa pública es licitar nuevos concursos para la compra de nuevos vagones e inyectar inversiones en el apartado tecnológico, principalmente, en la implantación de sistemas GPS.

Los expertos señalan que la adjudicación de la T-Sur de Barcelona a las alianzas lideradas por Iberia y Spanair perjudica al aeropuerto, al que siguen subordinando a Barajas. Los empresarios se preparan para negociar lo que consideran la raíz del problema: la gestión.

El futuro no aterriza en El Prat

Escribe **Ignasi Pujol**

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, señaló el miércoles que el modelo de asignación de la nueva Terminal Sur del Aeropuerto de El Prat (Barcelona) ha sido "exitoso" porque ha contado con la participación de las instituciones catalanas y los agentes sociales. La decisión de Aena, que ha optado por repartir la T-Sur entre Iberia, Spanair y las compañías de bajo coste con sede en El Prat, parece haber contentado a la Generalitat y a las organizaciones empresariales. CiU y ERC han sido los únicos partidos que han criticado la decisión, alegando que corta las alas de El Prat.

Sin embargo, los expertos en aeropuertos también han criticado duramente la opción de Aena de adjudicar la T-Sur a las dos mayores alianzas, Oneworld (Iberia) y Star Alliance (Spanair). "Se ha tomado una decisión muy inhabitual en los aeropuertos con ambiciones intercontinentales: asignar la terminal indicada para acoger estas operaciones a la gran alianza que ha señalado con una sinceridad que la honra que no piensa operar estas rutas", señala Germà Bel, catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Barcelona (UB), en alusión a Iberia y Oneworld. Iberia, que ha ido traspasando en el último año casi todas sus rutas a su participada de bajo coste, Clickair, reconoció unos días atrás que el único vuelo transoceánico que programará desde El Prat es el anunciado por American Airlines a Nueva York en código compartido. La compañía se ha justificado en los últimos meses diciendo que no hay masa crítica en El Prat para estos vuelos. Tras la asignación, fuentes de Iberia comentaron que los vuelos de largo radio "ya llegarán". Bel asegura que la T-Sur puede quedar saturada en 2011 o 2012, ya que soportará inicialmente dos terceras partes del tráfico de El Prat. El académico criticó la decisión de dejar a la alianza SkyTeam en la T-Norte, ya que es el grupo que más rutas intercontinentales opera y se quedará "en el peor lugar para realizar estos vuelos".

Autonomía

Ramon Tremosa, profesor de Economía de la UB, afirma que Aena ha decidido que El Prat sea la "T-5" de Barajas (Madrid). Los dos expertos apoyaron el acto del pasado 22 de marzo en la escuela de negocios IESE, donde un millar de empresarios se reunieron para reclamar más vuelos intercontinentales y una gestión autónoma de El Prat. "Aena ha hecho algo que no hubiera hecho ningún gestor autónomo", sentencia Bel. "La decisión es muy descriptiva del modelo aeroportuario del Gobierno: sólo hay un gestor, un aeropuerto –en alusión a Barajas– y una alianza", añade Bel. Tremosa afirma que esta decisión salomónica "anticipa que no habrá cambio de modelo".

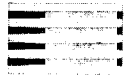
Aena solicitó a las aerolíneas antes del verano sus planes para los próximos años. El organismo público manifestó ayer que las aerolíneas mostraron su voluntad de operar rutas intercontinentales, pero reconoció que ninguna de ellas se comprometió a nada, por lo que la decisión tomada se debe más a la cuota actual que a las expectativas de las alianzas. El director de aeropuertos de Aena, Javier Marín, señaló ayer –en declaraciones a *Catalunya Ràdio*– que se prevén entre cuatro y cinco nuevas conexiones a Latinoamérica y, al menos dos, a EEUU.

Tremosa señala que a Iberia no le interesan las conexiones intercontinentales desde El Prat, "porque ahora no las ofrece y son rentables". Respecto a la revocabilidad de la asignación por los procesos de venta de Iberia y Spanair, Bel afirma que no es ninguna novedad, puesto que "las adjudicaciones siempre han sido revocables". En el caso de la T-4 de Barajas, Aena decidió en 2004 otorgar la infraestructura casi en exclusiva a Iberia y sus aliados, revocando una decisión suya, tomada un año antes, cuando gobernaba el PP, que también colocaba a Spanair en la nueva terminal.

Una vez adjudicada la T-Sur, el empresariado catalán está preparado para mover ficha y para lograr lo que consideran el núcleo de la cuestión: una gestión descentralizada. Los empresarios seguirán negociando con el Gobierno a través del grupo GTI-4, integrado por Fomento, la Cámara de Barcelona, el Círculo de Economía y el Racc.

Dos radares, frente a frente

- La Terminal 4 permitirá a Barajas acoger 70 millones de pasajeros, frente a los 45,5 millones registrados en 2006.
- El Ministerio de Fomento destinó 6.000 millones de euros a la ampliación de Barajas, que incluyó como grandes obras la construcción de dos nuevas pistas y la T-4.



- La Terminal Sur aumentará la capacidad de El Prat de 30 a 55 millones de pasajeros.
- La ampliación supone una inversión de 5.000 millones de euros y contempla la construcción de una tercera pista, la T-Sur, la remodelación de la terminal actual y la futura construcción de una terminal satélite.

LA ENERGÍA QUE VIENE

LAS MEDIDAS PARA LUCHAR CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO ABREN MÚLTIPLES OPORTUNIDADES DE NEGOCIO

Los planes de enfriamiento global

Los objetivos fijados por la Unión Europea y el Ejecutivo español para cumplir el Protocolo de Kioto ponen de manifiesto la necesidad de un cambio en el modelo de producción de la energía eléctrica, destinado a recortar las emisiones de dióxido de carbono.

EXPANSIÓN. Madrid

La lucha contra el cambio climático se ha convertido en el mayor reto al que se enfrenta la humanidad, centrada en limitar el aumento de las temperaturas medias mundiales en dos grados centígrados. Este objetivo, concierne a todos si bien serán las economías más avanzadas las mas obligadas y, dentro de estás, el sector energético (causante del 30% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero) tendrá un papel fundamental.

La Unión Europea ya ha comenzado a hacer sus deberes y ha establecido como objetivo que, en 2020, el 20% de la energía proceda de fuentes limpias, las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) de los Estados miembros se reduzcan un 20% (porcentaje ampliable al 30% en el caso de que se unan otros países desarrollados) y que los biocombustibles alcancen el 10% del consumo de carburantes ese año. Estas medidas requerirán un cambio no sólo en el modelo energético, sino en toda la sociedad de consumo.

La ambiciosa propuesta responde a la visible amenaza que supone el calentamiento global, un fenómeno que, según el Informe Stern, representará un coste de entre el 5% y el 20% del PIB mundial si no se actúa a tiempo. Mientras, la inversión en economías *bajas en carbono* tendrá un coste aproximado del "0,5% del PIB mundial en el periodo 2013-2030", según la Comisión Europea. Además, se calcula que "los beneficios generados por la reducción del 10% de las emisiones, hasta la fecha propuesta, alcanzarán entre 8.000 y 27.000 millones de euros".

Aunque ya ha finalizado la primera fase del Protocolo de Kioto, acuerdo internacional suscrito por cerca de 141 países, pronto se iniciará el segundo periodo, entre 2008 y 2012, que representa la verdadera puesta en marcha de las políticas verdes tendentes al cumplimiento de los objetivos del acuerdo.

En este sentido, España tiene una complicada labor por delante, ya que, actualmente, es uno de los países que más se alejan del objetivo de Kioto, que impone un incremento máximo del 15% frente a las emisiones de 1990. Sin embargo, en 2006, las emisiones nacionales crecieron un 48%, frente a los niveles del año base (1990).

El comisario europeo de Medio Ambiente, Stavros Dimas, y la ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona. / Efe

La reducción de emisiones

- El objetivo del Protocolo de Kioto establece un incremento máximo del 15%, frente a las emisiones de 1990. El año pasado, el aumento de los gases de efecto invernadero nacionales se situaron en el 48% en relación con la fecha base (1990).
- La nueva política energética de la UE prevé mejorar la eficiencia energética un 20% de aquí a 2020 y que los biocombustibles alcancen el 10% del consumo de carburantes ese año.
- También se prevé la captura y el almacenamiento geológico de CO_2, por lo que se espera que se construyan doce grandes instalaciones de demostración en Europa hasta 2015.
- En España, ya se han aprobado diez leyes tendentes a la reducción de las emisiones, además de las 170 medidas urgentes publicadas por José Luis Rodríguez Zapatero.

Medidas

Ente otras medidas para abordar estos problemas, se ha definido un mercado de derechos de emisión para las principales industrias contaminantes (a las que, previsiblemente, se sumarán en un futuro otros sectores como el transporte). Éstas cuentan con mecanismos de flexibilidad, que permiten a las empresas reducir su factura de CO_2 mediante la compra de créditos de carbono generados en países en vías de desarrollo.

En España, hasta el momento, el Gobierno que preside José Luis Rodríguez Zapatero ha aprobado más de diez leyes para mitigar el cambio climático. No obstante, con las medidas adoptadas hasta ahora, el incremento de emisiones promedio para la segunda fase del Protocolo se situará en un 50% sobre las emisiones de 1990, mientras que, sin dichas actuaciones, el aumento esperado superaría el 70%, según el Ministerio que dirige Cristina Narbona.

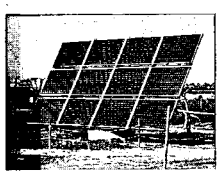
El objetivo que se ha fijado el Ejecutivo español para el próximo quinquenio es conseguir que las emisiones totales de CO_2 no superen el 37%, lo que requerirá la puesta en marcha de medidas adicionales a las previstas, que permitan reducir 37,7 millones de toneladas de CO_2, como se recoge en la Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia.

Para ello, se dará especial importancia al sector eléctrico. En 2005, el 78,8% de las emisiones nacionales estuvieron relacionadas con el proceso de generación de energía. Sobre este sector recae el mayor paquete de derechos de emisión asignados por el Ejecutivo, si bien también ha sido el más castigado, con una reducción del 19,3% de los derechos respecto al periodo anterior (2005-2007), es decir, 0,42 millones de toneladas menos.

Seis fuentes en busca de mercado

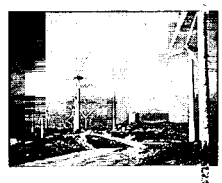
Hidráulica

El potencial de la energía hidráulica radica en que representa una fuente inagotable, ya que es considerada como una variante más de la energía solar. La hidráulica aprovecha la energía del agua camino del mar, en los saltos del líquido, que se encuentra en los embalses o pantanos. Este agua puede ser utilizada para el riego, el abastecimiento de una población o para la producción de energía eléctrica, objetivo habitual de los embalses.



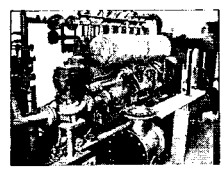
Solar

Dentro de la energía solar, se distingue la solar térmica y la solar fotovoltaica. La primera consiste en producir calor a partir de los rayos del sol, que sirve para la generación de agua caliente o electricidad. Por su parte, la energía solar fotovoltaica se basa en la transformación directa de la radiación solar en energía eléctrica. La principal desventaja de esta fuente no contaminante es su elevado precio: 44 céntimos de euro por kilovatio.



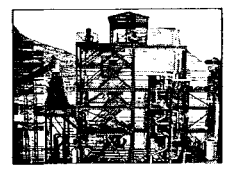
Eólica

La energía procedente del viento se produce mediante la utilización de la energía cinética generada por el efecto de las corrientes de aire. La fuerza del aire mueve los aerogeneradores. Sus hélices, mediante un sistema mecánico, hacen girar el rotor de un generador o alternador, que produce electricidad. Aunque lo habitual es encontrar parques eólicos, la instalación de molinillos individuales en zonas residenciales va en aumento.



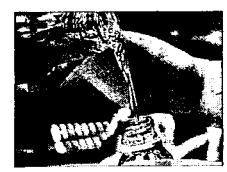
Cogeneración

Este sistema, que apenas se emplea en España, consiste en la mejora del rendimiento de las instalaciones mediante el aprovechamiento y la producción de energía eléctrica y calorífica conjuntamente. Su principal ventaja radica en que, para poder obtener ambas energías, los procesos convencionales emplean petróleo y gas natural para la energía eléctrica, desaprovechando el agua, mientras que la cogeneración utiliza el vapor como fuente.



Biomasa

La biomasa abarca el conjunto de recursos forestales, residuos y subproductos generados en la agricultura, el entorno urbano y ganadero, que pueden ser aprovechados como energía mediante su combustión directa a través de su transformación en biogás, entre otros. La conversión de la biomasa en combustible se puede realizar a través de un proceso bioquímico, que permite obtener etanol. El proceso termoquímico genera gas pobre y carbón, entre otros.



Biocombustibles

Los biocombustibles son considerados los causantes del incremento del precio de las materias primas que emplea el sector de la alimentación. Actualmente, los más desarrollados son el biodiésel y el bioetanol. El primero se obtiene a partir de semillas de aceite virgen extraído o de aceites usados, no emite dióxido de azufre y puede mezclarse con el diésel tradicional. El bioetanol se produce a partir de semillas ricas en azúcares, mediante la fermentación.

AVUI
DIVENDRES, 5 D'OCTUBRE DEL 2007

MÉS EMPRESA

Construcció Comsa es reforça a Polònia amb la compra de PRK7

El grup Comsa, la novena constructora de l'Estat, ha comprat la constructora polonesa PRK7, especialitzada en la construcció ferroviària i l'edificació. Amb aquesta operació, Comsa ja disposa de quatre empreses a Polònia, amb una facturació agregada de prop de 200 milions d'euros. PRK7 fa trens, tramvies i metros, a més d'edificis industrials i residencials. La seva activitat es concentra a Varsòvia i el nord del país, i el 2006 va facturar 25 milions.