



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:3-3-08

Elaborat per  serveis de comunicació

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

GRAN BARCELONA

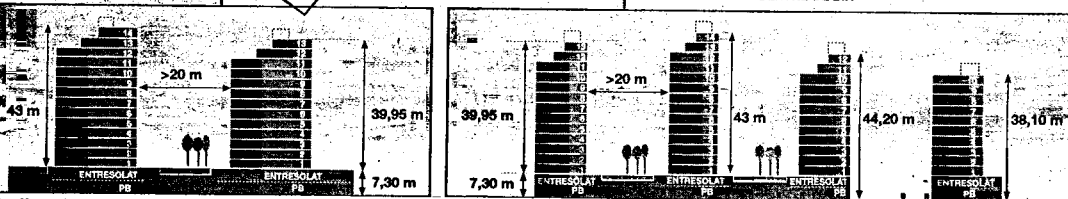
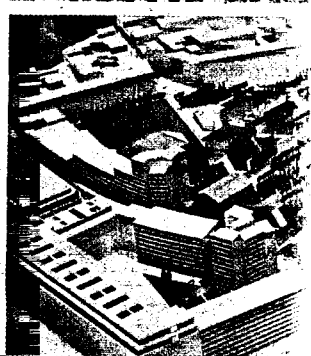
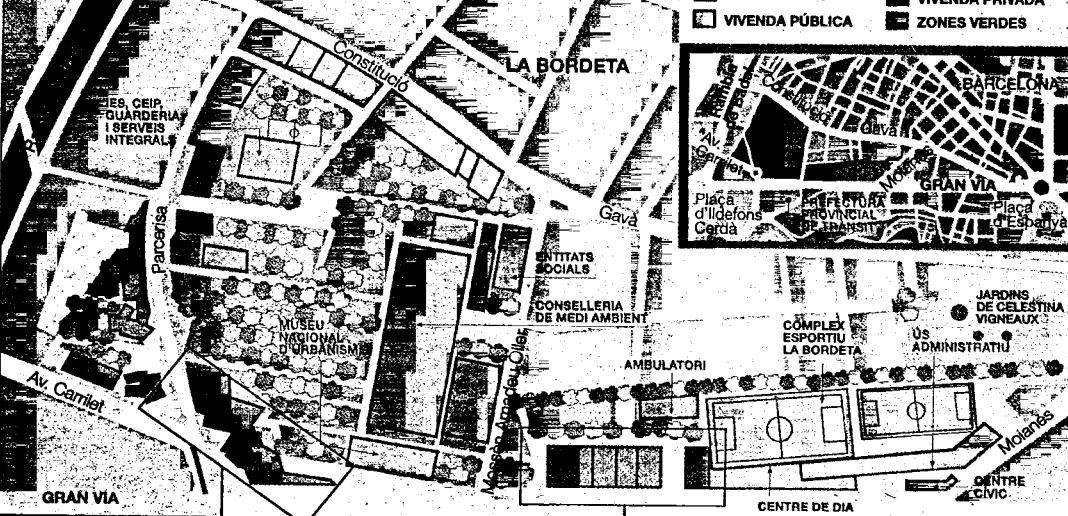
128 ANYS
D'HISTÒRIA

1 L'essència del barri industrial

El recinte va ser dissenyat per l'enginyer Juan Antonio Molinero i conserva el mur que el separa de l'exterior. Les cases dels obrers estaven fora.



REFORMA URBANÍSTICA D'UN RECINTE FABRIL



Fons: Ajuntament de Barcelona

TRANSFORMACIÓ D'UN ANTIC ESPAI INDUSTRIAL AL DISTRICTE DE SANTS-MONTJUÏC

Can Batlló tindrà recollida pneumàtica de residus i un gran dipòsit pluvial

Les instal·lacions s'ubicaran sota el parc central previst a la vora de les naus fabrils i les vivendes

Les obres, que canviaran la façana d'entrada a la ciutat per la Gran Via, començaran a finals d'any

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

La transformació de l'antic recinte tèxtil de Can Batlló, afectat per una macrereforma urbanística, no es quedarà només en la superfície, on es construiran 1.400 habitatges, juntament amb equipaments sanitaris, educatius, culturals i esportius, i cinc hectàrees de zones verdes. El subsòl d'aquest espai industrial del barri de la Bordeta (Sants-Montjuïc) acollirà dues importants instal·lacions de serveis, un gran dipòsit d'aigües pluvials i una planta de recollida pneumàtica d'escombraries. Totes dues s'ubicaran sota el parc previst a la vora de les naus fabrils a rehabilitar i les noves cases.

Aquest dipòsit serà un dels coneguts com a «basses subterrànies» de la ciutat de Barcelona, amb les quals s'ha mitigit l'efecte de les greus inundacions que afectaven cíclicament la ciutat. La plaça de Cerdà,

ubicada molt a prop del recinte, era un dels principals punts negres en aquest aspecte fins a la seva última remodelació.

La construcció sota el parc de Joan Miró d'un dipòsit pluvial va ser un primer pas per solucionar els problemes d'una zona que ara quedarà definitivament coberta amb el previst a Can Batlló. Aquest ocuparà l'espai central del parc, de 43.700 metres quadrats.

ZONA VERDA / La gran zona verda comunicarà la nau de la nova seu de la Conselleria de Medi Ambient -ubicada al costat de la que s'acaba de quedar el Ministeri de Vivenda per al Museu Nacional de l'Urbanisme- i el nucli d'equipaments educatius, format per una guarderia, un centre de primària i un institut. Al voltant d'aquesta pastilla s'han distribuït els pisos, amb façana cap al carrer de la Constitució i el de Parcerisa, l'avinguda del Carrilet i la Gran Via.

la tramitació TRES PLANEJAMENTS

DEL PGM A EDUARD AUNÓS

El 1976 l'aprovació definitiva el 1976 del Pla General Metropolità (PGM), encara en vigor, marca l'inici de la reforma de l'àmbit Can Batlló-Magòria. El PGM va qualificar l'espai, que havia deixat de ser una fàbrica tèxtil per albergar diferents activitats industrials i tallers, d'equipaments i zona verda. El 2002, l'ajuntament va aprovar una modificació del PGM que va reordenar el projecte, repartint de manera discontinua l'espai per a equipaments i parcs i afegint un front de vivendes davant el carrer de la Constitució. Això es va materialitzar gràcies a un trasllat d'edificabilitat municipal del proper barri d'Eduard Aunós.

LA GENERALITAT I GAUDIR

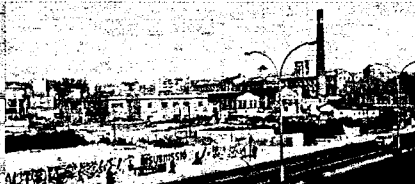
El 2006 es va aprovar una nova modificació del PGM marcada per la decisió de la Generalitat d'ubicar la seu de Medi Ambient a la nau central del recinte fabril. Al voltant d'aquesta nau es van establir diferents nuclis d'equipaments i noves vivendes a preu de mercat, promogudes per la immobiliària Gaudir, propietària dels terrenys de la fàbrica. Juntament amb la nova zona de grans edificis de l'àmbit de Magòria, amb façana a la Gran Via, està prevista una residència de gent gran i pisos socials, que compartiran espai amb la zona esportiva i un casal. El barri de la Bordeta guanyarà un altre gran equipament civíl al costat del carrer de Mossèn Amadeu Oller.

La planta de residus donarà servei als nous ocupants d'aquest recinte i als veïns de la Bordeta, un barri que té una gran densitat demogràfica i amb pocs espais lliures a la via pública. La desaparició dels contenidors ajudarà a la mobilitat, així com la construcció d'un pàrquing municipal, amb preferència per als residents. L'aparcament també serà subterrani i estarà situat al costat de la central de recollida pneumàtica de residus.

17 HECTÀREES / Les dues instal·lacions completen la nova fesomia d'un enorme espai de 17 hectàrees que canviarà la façana d'entrada a Barcelona per la Gran Via. Després de més de 30 anys de negociacions, projectes i tramitacions, els primers treballs de transformació començaran a finals d'aquest mateix any, segons va confirmar a aquest diari Ricard Fayos, director de l'àrea municipal d'Urbanisme.

2 Edificació de naus en base horitzontal

La diferència d'altres recintes fabrils de l'època, la fàbrica de Can Batlló es va construir seguint una distribució més horitzontal que vertical, i això n'explica la gran extensió.

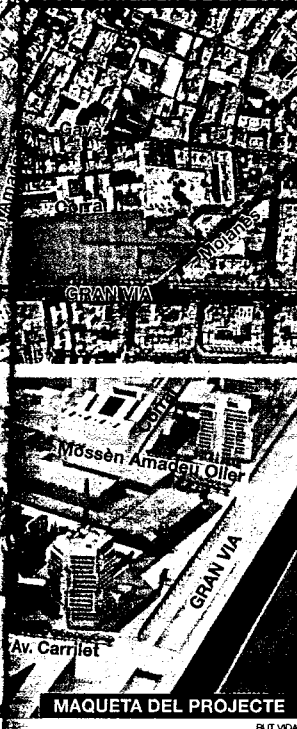


3 900 telers i més de 1.000 treballadors

El màxim moment d'esplendor de la fàbrica de filats es va viure a inicis del segle XX, quan comptava amb més de 1.000 treballadors, dues centrals de vapor i 900 telers.



FOTO SATEL·LIT DE LA ZONA



Els últims del polígon

Només tres dotzenes d'empreses tiren endavant a Can Batlló a l'espera d'arribar a un acord de trasllat ■ Alguns treballadors fa quasi 40 anys que són al recinte

PATRICIA CASTÁN
BARCELONA

Cada persiana abaixada marca el punt final d'una història o d'un exili obligat a Can Batlló. No és un cementiri de difunts, ni un cementiri de llibres oblidats, però l'efecte és el mateix. Perquè darrere les persianes tancades que llueixen les velles naus hi han quedat enterrats per sempre milers de records, milers d'històries, milers de moments i el retrat de la Barcelona industrial de les últimes dècades que s'extingeix. Unes 35 empreses i tallers tenen en aquests moments els últims dies d'història al polígon industrial de Sants-Montjuïc, on molt aviat les fàbriques cauran per donar pas a pisos, equipaments i àrees verdes planificats a la zona. Són els últims de Filipines, després que quasi 2.000 treballadors hagin fet les maletes els últims anys.

La Raida i el Josep segueixen preparant amb atenció les taules del bar Batlló, encara que els comensals brillen per la seva absència. «Fa quatre mesos que gairebé no treballem», es lamenten. És el preu de la recta final, on cada setmana desapareix alguna empresa «per mudar-se o tancar per sempre» i amb ella els seus empleats. De les 213 comptabilitzades el 2001, només queden les que tenen contractes indefinits o llargs, i, per tant, dret a ajudes per reubicar-se a les tres naus previstes a la Zona Franca.

Tomar a començar

Les estovalles estan intactes, però el negoci ha d'estar en marxa per no perdre els drets. La titular és re la barra des del 1972, fent dinar per a desenes de treballadors diàriament. No es rendeix, s'emportarà la seva experiència a la nau que ja és a punt al carrer de Motors i començarà «de zero», encara que la compensació que rebrà no arriba ni a la meitat de la seva inversió. També té una vivenda afectada pel pla, sobre la qual encara no hi ha acord.

Com ells, altres afectats es queixen del paper de l'ajuntament. «Han deixat que els propietaris es fessin més milionaris i no hi han mediat com van prometre», opinen molts. L'enllei de diversos entrevistats es reparteix a parts iguals entre la immobiliària Gaudir, a la qual acusen de promoure l'agonia del polígon forçant el final dels contractes per reduir les indemnitzacions, i l'ajuntament, per no tutelar prou aquesta operació.



►► Compte enrere ► Treballadors de Casellí, divendres passat, a Can Batlló.



►► Zona deserta ► Activitat en una de les poques empreses obertes.

LA DECADÈNCIA

Els últims anys, més de 2.000 treballadors han abandonat el lloc

LA RECRIMINACIÓ

«Els amos s'han fet més rics i l'ajuntament no hi ha mediat», lamenten

El compte enrere no serà igual per als que queden. Una bona part —una vintena d'empreses— se n'aniran a una nova nau que encara està per aixecar, també al carrer de Motors, però en territori barceloní. Es calcula que d'aquí a un any ja hi seran. Però no tots veuen el futur clar. Als Tallers Casellí, d'instrumental per a pastisseries, es respira inquietud. «No hem pogut anar a la primera nau perquè les màquines pesen molt i no hi havia espai a la planta baixa», explica el Lluís, l'encarregat, després de 34 anys d'història laboral en 3.000 metres quadrats que coneix com si fos casa seva. Amb la mudança possiblement s'haurà de renovar maquinària, adaptar-se a noves normatives, invertir molts diners. I els empleats d'aquest negoci

familiar temen que al final l'operació no sigui viable. L'empresa està situada a la nau 8, una de les dues que es preservarà i que en aquest cas passarà a ser seu de Medi Ambient.

Tampoc impera l'optimisme al taller mecànic Marper, que ocupa un cotitzat espai en què s'aixecaran vivendes. Fermín Marco se sent perseguit pels quatre costats. «Ens fan la vida impossible», es lamenta. Primer els van tancar l'accés al polígon pel carrer de Parcerisa, just al costat del seu negoci, de manera que els clients han de fer una enorme volta per arribar al seu taller. Van aconseguir, per ordre judicial, la reobertura de la porta, però en estricte horari comercial. A la una tanquen aquest accés, de manera que els treballadors salten l'enorme tanca per poder anar a dinar sense haver d'enlloitar tot el recinte.

El Xavi, d'Ecoparquet, just al costat, contempla diàriament l'odissea. «Aquí hi estàvem a gust», diu, en solidaritat amb els seus veïns. Al taller ho tenen difícil per reubicar els seus més de 500 metres quadrats. «Ens hem de quedar a prop perquè els nostres clients són aquí», reflexiona el Fermín. No és el cas dels experts en arts gràfiques, fusters i peces que al final diran adéu a la Bordeta. Altres, com una petita fàbrica d'ascensors, el propietari de la qual ho deixa, es preparen directament per anar a l'atur. ■

Unes obres precedides per l'aprovació, entre finals del 2007 i començaments d'aquest any, de tres dels plans de millora urbana (PMU) en què s'ha dividit l'actuació. Dos d'ells s'ubiquen al recinte industrial, un és de promoció privada amb 850 vivendes (291 de protecció), i l'altre és d'iniciativa municipal i 291 pisos. El tercer pla és a l'àmbit de la Magòria, als terrenys de l'antiga estació ferroviària del carrilet, i inclou la construcció d'un CAP que substituirà l'edifici provisional que hi ha ara.

DAVANT LA CAMPANA / Aquest PMU preveu 314 cases de promoció privada que acabaran de completar el nou lateral de façanes de la Gran Via, d'un quilòmetre de llarg, davant de l'edifici de la Campana. La Generalitat ha traslladat a aquest espai superfície d'edificabilitat que tenia en altres zones de la ciutat i l'ha canviat amb la promotora privada —en mans de la propietat del recinte— per compensar els costos de la transferència a Medi Ambient de la nau on ubicarà les seves noves dependències centrals.

Aquesta operació es completa canviant la distribució inicial de l'edificabilitat en aquest àmbit, cosa que obligarà a moure uns metres els actuals camps de futbol. Mentre durin els treballs, els seus usuaris es traslladaran a l'antiga zona esportiva de la Seat al carrer de l'Energia, adquirida l'any 2007 per l'ajuntament. ■



“Els aprovats sense plaça a les oposicions de mestre hauran d'examinar-se de nou, però se'ls guardarà la nota del 2007”

Ernest Maragall, conseller d'Educació

Polèmica de l'aigua

Els regants del Ter i de l'Ebre es queixen perquè es du més aigua cap a Barcelona

La sequera omple Sau

Prop de deu mil persones visiten cada cap de setmana el pantà assecat

Societat

INFRAESTRUCTURES ■ EL FUTUR DE L'AEROPORT

La nova terminal del Prat va tard

■ Quan entri en servei, la T-Sud acumularà més d'un any i mig de retard ■ Hi ha problemes en una façana i molts dubtes en la construcció dels accessos viaris

Quim Torrent
BARCELONA

Delayed. Com si d'un vol amb problemes es tractés la nova terminal de l'aeroport del Prat arribarà tard. Quan entri en servei, la T-Sud acabarà acumulant més d'un any de retard. Les obres van molt més lentes del que estava previst i fins i tot s'han hagut d'endarrerir pels errors d'alguna de les empreses que s'encarreguen de la construcció d'una de les façanes de vidre i alumini del monumental edifici.

La previsió inicial de Foment era que almenys una part de la terminal estigués acabada i pogués començar a operar abans del final de la legislatura. Fins i tot, durant el debat de pressupostos de 2006 al Senat, el director general d'AENA, Manuel Azuaga, va assegurar que la T-Sud estaria operativa a finals del 2007 o a principis del 2008 perquè “Barcelona

Les xifres

62

llocs per a estacionar avions tindrà la T-Sud, 43 amb els anomenats *fingers* i 19 amb remot. En total hi haurà 102 portes per on els passatgers podran embarcar.

82

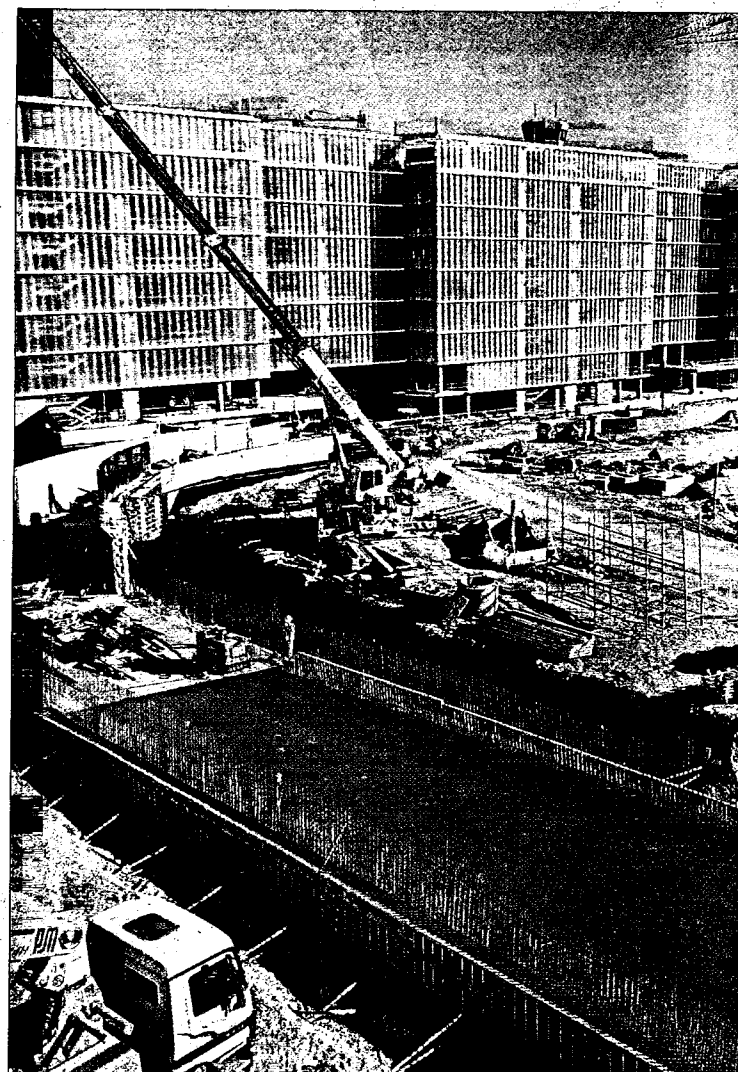
campos de futbol serien els necessaris per cobrir la superfície total de tota la terminal, que tindrà 525.500 m². L'edifici ha estat dissenyat per Ricard Bofill.

necessita obligatòriament que estigui funcionant la nova terminal per augmentar el nombre de *slots* (permisos d'aterratge i enlairament).

Però, com en la majoria

de previsions de Foment, els terminis d'execució han patit un endarreriment rere un altre. L'estat de les obres ja descarta absolutament l'inici de qualsevol activitat el 2008. I fins i tot està en qüestió que es pugui tallar la cinta abans de la Setmana Santa del 2009, data oficial per a l'estrena de la nova terminal que Foment havia previst després de l'adjudicació de la T-Sud que AENA va fer el 2 d'octubre.

Així doncs, segons van indicar fonts d'una de les empreses que participen en la construcció de l'edifici a l'AVUI “els treballs van molt endarrerits”, sobretot per culpa d'alguna de les constructors que va posar un material defectuós en uns de les façanes, que són de vidre i alumini. Segons aquestes fonts, s'ha hagut de substituir tot aquest material perquè un cop col·locat s'estava rovellant. Paral·lelament, les obres a



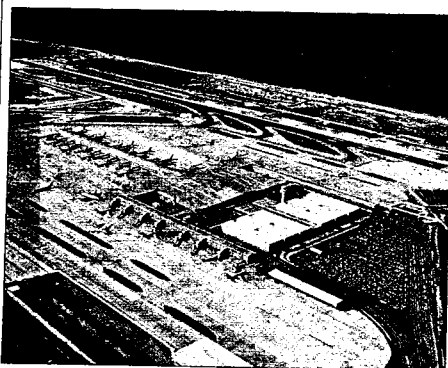
l'interior de l'edifici tampoc van gaire més avançades. Per tot plegat, no sembla probable que la T-Sud rebi els primers passatgers fins després de l'estiu del 2009.

Les incògnites de l'entrada en servei de la T-Sud no es redueixen només a l'edifici. Aquesta mateixa setmana, el catedràtic d'economia Ramon Tremosa explicava que ni tan sols és clar que els accessos viaris estiguin totalment acabats abans de l'entrada en servei.

Si això finalment es confirmés podria deixar gairebé aïllada la nova terminal durant els primers mesos de funcionament, ja que és evident que les obres de la L9 estan a anys llum d'arribar a l'aeroport i per a la variant que Rodalies i TGV compartiran, amb parada a la T-Sud, ni tan sols hi ha el projecte constructiu.

Per no decidir, AENA ni tan sols té clar quin ús donarà a l'antiga torre de control. Probablement serà un res-

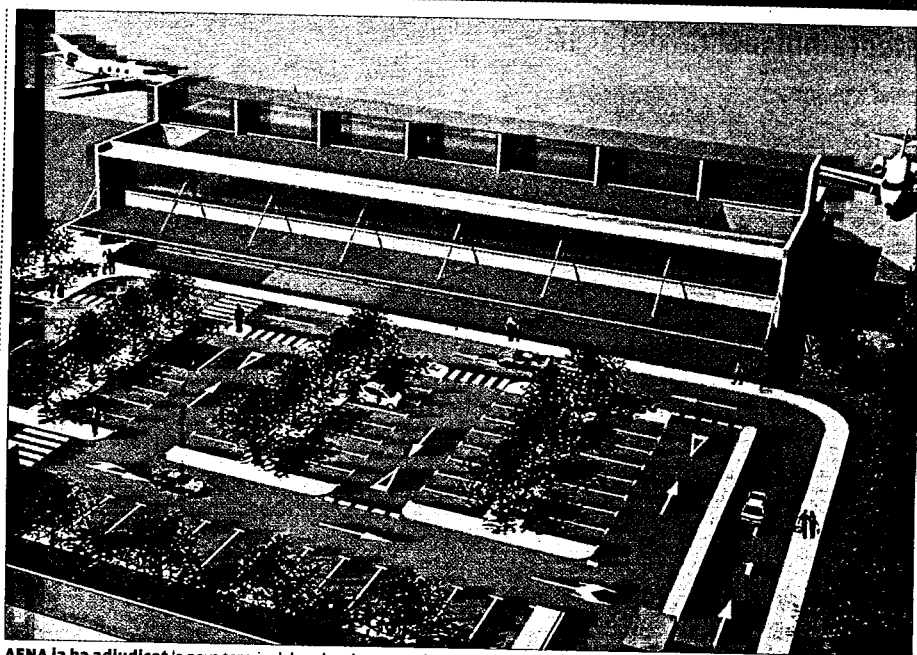
taurant. El que també està pendent d'adjudicació, segurament fins a la tardor, són els espais comercials. Fonts de la Cambra de Barcelona coincideixen que el principal problema ha estat “la falta de coordinació entre les obres”, ja que “hem tingut una tercera pista sense terminal” i ara hi haurà “una terminal sense accessos”. Preveuen que l'accés viari definitiu no estarà llest fins al 2010, el metro i Rodalies, el 2012, i el TGV. ■



La nova terminal T-Sud del Prat està situada ben a prop del mar i té forma d'espasa paral·lela a l'aigua. L'accés viari i ferroviari s'hauria d'enllestir pel cantó sud ■ AVUI



Les obres de la T-Sud del Prat encara duraran força mesos ■



AENA ja ha adjudicat la nova terminal de vols privats en avionetes del Prat. A la imatge, la maqueta de la futura terminal ■ AVUI

La gestió de l'estació de vols privats de l'aeroport recau en dues companyies

■ Executive Airlines i la unió d'Assistair i Gestair són les escollides per AENA ■ L'explotació serà per un termini de dos anys prorrogables a tres

Josep Ferrer
EL PRAT DE LLOBREGAT

AENA ha adjudicat a l'empresa Executive Airlines i a la unió temporal d'empreses (UTE) formada per Assistair SL i Gestair l'explotació de la nova terminal d'aviació corporativa que s'està acabant d'enllestir a l'aeroport de Barcelona.

D'aquesta manera les companyies de vols privats tindran un edifici exclusiu per als seus clients que els permetrà donar un millor servei "i esperem que això comporti un augment, tant en el nombre de vols basats, com en operacions", segons van indicar fonts d'Executive Airlines.

L'ens aeroportuari estatal ha invertit un total de 4.083.485 euros en la construcció d'aquesta terminal que serà lliurada als adjudicataris durant la primera setmana de març. Es tracta d'un edifici de base rectangular de 2.118 m² dividits en dues plantes, amb estructura de formigó i tancaments de vidre.

Sales diferenciades

La terminal comptarà amb diferents espais, com sales d'espera, d'autoritats i de reunions, seguretat i control de passatgers, i oficines per als operadors de handling i agents. Els primers a ocupar el nou edifici seran els encarregats del

handling i posteriorment ho faran les companyies aèries, amb la qual cosa es preveu que la terminal encara trigui un parell de mesos a estar operativa, segons es reconeix des d'Executive Airlines, ja que els adjudicataris s'han d'encarregar del disseny interior i d'equipar les diferents sales.

Les dues empreses que gestionaran la terminal ho faran per un període de dos anys prorrogable fins a tres i pagaran conjuntament un cànon per explotació de 30.000 euros mensuals. Executive Airlines considera que aquesta terminal per a ús exclusiu de l'aviació privada "representa

un pas molt important per aconseguir inversions exteriors que donin riquesa i estabilitat al país". El 2007 a l'aeroport barceloní es van registrar 2.995 vols privats, 451 més que el 2006.

Actualment només València té una terminal independent d'aviació corporativa tot i que en aquest cas, i a diferència de Barcelona, és AENA qui la gestiona directament i lloga els espais a les companyies i operadors de handling. Les principals ciutats europees de negocis com Ginebra, Zuric, Frankfurt, Londres i París ja disposen de terminals pròpies per a l'aviació de negocis. ■

Un altre dels regals enverinats de Foment a Catalunya

Les claus
Q. TORRENT

Paradoxalment, la crisi ferroviària i els immensos retards del TGV han ajudat el ministeri de Foment. Almenys en part, ja que els focus de tots els mitjans de comunicació catalans han deixat d'apuntar a un altre dels escandalosos exemples del dèficit d'infraes-

tructures i del greuge comparatiu amb Madrid.

■ La T-Sud del Prat s'obrirà més de tres anys després de la inauguració de la T-4 de Barajas, que ha fet créixer un 10% el nombre de passatgers a l'aeroport madrileny. Barajas s'ha convertit en una de les joies de la corona del centralisme espanyol, que tant PP



La coberta de la nova terminal Sud del Prat ■ AVUI

com PSOE apliquen des del govern de la Moncloa.

■ Malgrat els entrebancs i la poca inversió, el Prat està resistint molt bé amb unes bones xifres de creixement. El problema és que ara mateix ja està al límit de la seva capacitat, tant pel que fa a l'explotació de les pistes amb el sistema actual com per la capacitat

de les diferents terminals. Precisament per això és tan preocupant l'endarreriment en les obres de la T-Sud.

■ I tot plegat succeeix en ple període electoral, just després del TGV que Foment ha regalat als catalans. Un regal fet, esclar, amb els diners dels impostos que els catalans paguen a la hisenda espanyola.