

BREUS NOTES METODOLÒGIQUES

La cinquena edició de l'Anuari continua el treball iniciat amb els anteriors Anuaris: el recull, descripció i sistematització de les transformacions territorials de l'any, partint de la selecció de casos concrets de l'actualitat catalana.

Enguany hem seguit amb la selecció de 200 casos. La tria d'entrades intenta oferir una panoràmica de les transformacions i els projectes del territori, amb una intenció de poder disposar d'una perspectiva de l'evolució en el temps. Malgrat que la intenció és abordar casos concrets alguns temes que tot i ser generals tenen forta transcendència territorial, com ara l'habitatge o els debats sobre els peatges o el model i la divisió territorial, s'ha decidit recollir-los, alhora que seguint la línia dels anteriors anuaris, s'ha afegit una petita selecció dels esdeveniments professionals de l'any que tenen una forta implicació en el territori.

Igual que en l'anterior edició, s'intercalen articles d'opinió amb articles de l'anuari, vinculant-los directament amb els temes de l'anuari; els primers escrits en el to més neutre possible, els segons partint des de la pròpia opinió de l'articulista.

Els 200 articles intenten ser textos breus, sintètics, de to divulgatiu i descriptiu. En la mesura del possible hem procurat evitar extreure conclusions o fer interpretacions i judicis de valor. Hem intentat fer aparèixer les veus dels diferents agents que han participat a cada tema i de deixar constància de la seva evolució al llarg de l'any.

Després del títol i el nom, cada article s'inicia amb un resum al costat del qual hi ha un petit mapa de localització del tema. El text s'articula mitjançant una primera part introductòria o de context referida sovint als antecedents i l'origen de la qüestió; a continuació un bloc de descripció del projecte; els agents que intervenen i el seu posicionament; la descripció i evolució cronològica dels fets al llarg de l'any; l'estat de la qüestió a final d'any, amb les perspectives o expectatives de futur; i les fonts addicionals emprades que puguin ser d'utilitat per ampliar informació. En el cas dels articles que continuen temes dels anteriors Anuaris s'ha afegit el número de l'any a sota l'abstract.

Les entrades es presenten per ordre alfabètic, a la manera dels diccionaris enciclopèdics, amb algunes excepcions en favor de la legibilitat. Els títols però estan pensats per ajudar a que l'estructura final tingui una certa coherència i tenen dues parts: la primera introdueix el tipus de projecte o transformació -abocador, aeroport, carretera, pla urbanístic etc.-, la segona el topònim del lloc on es situa el projecte -Collcardús, Tarragona,

les Garrigues-. Amb aquest criteri, els temes similars apareixerien seguits, però sense formar compartiments estancs. Ha estat necessari establir descriptors generals i per exemple es troba 'pla urbanístic' per a les transformacions d'espais oberts, i 'transformació urbana' i 'millora urbana' per a les transformacions de teixits urbans consolidats, tractant de distingir entre les transformacions d'ús i les millores urbanes.

La en color gris seguida d'un claudàtor i un número d'article, és una crida a un altre article de l'anuari (només apareix la primera vegada que es cita el tema). Quan la crida fa referència a un article de l'any anterior, el número de l'article va precedit del de l'any [2006:XXX].

Al lateral de la primera plana de cada article hi trobem també els pictogrames. Els pictogrames són un assaig d'adjectivació de les entrades, una manera de remetre-les a temes més generals sense haver de classificar-les per apartats estancs. La lectura de la columna de pictogrames ha de permetre fer-se una primera idea de les diferents problemàtiques o temes presents en cadascun dels articles. S'han identificat 27 qüestions que permeten caracteritzar els diferents tipus d'entrades i apareixen combinades de diferents maneres. El pictograma situat en primer lloc marca el tema principal de l'article. En color negre s'han marcat els que fan referència a accions.

També en els pictogrames s'ha introduït modificacions. Tot i que als referits a àmbits temàtics, només se n'ha introduït un de nou (polígons d'activitat econòmica i logística) als que provenien d'edicions anteriors se'ls ha fet algun afinament gràfic o d'etiqueta. Segueixen agrupats segons el mateixos grans àmbits temàtics però també ha estat afinat el concepte que els agrupa (infraestructures de transport, gestió ambiental, etc.). Els pictogrames referits a accions han estat modificats, mantenint alguns dels originaris (legislació, mobilitzacions ciutadanes) i introduint-se de nous (plans sectorials).

Els números de les entrades dels índexs fan referència al número de l'article on apareixen, no a la pàgina.

Les fonts de l'Anuari provenen bàsicament de la llista de correu electrònic [Territori] que al seu temps es nodreix d'informacions aparegudes als mitjans llistats a l'índex d'aquest llibre. Molts articles han necessitat recerca d'informació complementària i de la consulta amb experts i professionals, tant d'empreses i administracions, com de les universitats o d'organitzacions ecologistes i plataformes.

ABASTAMENT D'AIGUA A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA 1



La greu sequera fa que al llarg de l'any les amenaces de restriccions siguin el tema d'actualitat. Per aquest motiu s'aprova la construcció d'una tercera planta dessalinitzadora i es proposa la possibilitat de transferir aigua del Segre cap a Barcelona. D'altra banda, des de Girona s'insisteix en la necessitat de garantir el cabal del Ter i de reduir-ne el transvasament cap al sud fet que, segons el DMAH, podria ser possible l'any 2009 amb la posada en servei de la dessalinitzadora del Prat. Altrament, la presència de trihalometans en l'aigua provinent del Llobregat crea una gran alarma social, tot i que es desmenteix que pugui tenir efectes nocius per a la salut.

La manca de pluges tant a la tardor com a l'hivern de 2006 va suposar que el 15 de gener de 2007 els embassaments tinguessin les reserves a un 50% de la seva capacitat, 15 punts menys que mig any enrere. A final del mateix mes la situació continuava, i l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA) va activar la fase de prealerta per sequera que consistia en una campanya de sensibilització per a fomentar l'estalvi domèstic de l'aigua.

A final de març, el conseller de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), Francesc Baltasar (Iniciativa per Catalunya Verds, ICV), va considerar que la probabilitat d'arribar a la fase d'excepcionalitat –restriccions en l'ús domèstic– a la tardor era “només del 5%”. Així mateix, va afegir que les noves dessalinitzadores “faran que el 2009 no sigui necessari aplicar el Decret de sequera”.

El 17 d'abril es va declarar la fase d'excepcionalitat 1 a la conca del Llobregat. Aquest fet implicava disminuir el reg de parcs i jardins, restringir l'ús d'aigua potable per a neteja de carrer, optimitzar la utilitzada per a activitats lúdiques i reduir en un 15% la dotació per a conreus. Altrament, suposava que tots els municipis de més de vint mil habitants –de qualsevol conca– haguessin de presentar plans de contingència a l'ACA.

A la primavera de maig, les pluges van permetre que les reserves d'aigua a les conques internes augmentessin 10 hm³. Tanmateix, no es va superar el llindar de la fase d'alerta al Llobregat, situació que, posteriorment, es va estendre a la conca del Ter i a la de la Muga, entre altres. L'estiu va ser plujós, però especialment aigües avall dels embassaments, i això va provocar que continués la reducció de reserves fins al 41%.

El mes de novembre la “pitjor sequera de la darrera dècada” provocava que el govern prorrogués el Decret de sequera, a fi d'agilitar algunes de les obres previstes

per al període 2007-2009, per un valor de 163 MEUR, entre les quals, i per via d'urgència, 23 MEUR es destinaven a extreure aigua dels aqüífers de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). Per altra banda, la possibilitat de restriccions es datava per al mes de març. En el cas que afectessin la ciutat de Barcelona, el pla de contingència preveia que tinguessin vint-i-quatre hores de durada un, dos o tres dies per setmana.

Polèmica per l'ús de l'aigua del Ter

La sequera va provocar que el cabal mitjà del Ter a Girona entre desembre de 2006 i gener de 2007 fos de 4 m³/s, xifra inferior al cabal de manteniment (4,6). Aquest fet va aguditzar el debat sobre el transvasament del Ter, aprovat el 1959 (8 m³/s per a Barcelona i 1 m³/s per Girona i la Costa Brava), i la necessitat d'incrementar el cabal circulant. Aquesta postura era especialment defensada per regants i ambientalistes. Per exemple, Jordi Aulet, president de la Comunitat de Regants del Baix Ter, va denunciar que la manca d'aigua podia afectar la producció i malmetre els fruiters durant diversos anys. En canvi, Jesús Soler, president del Grup de Defensa del Ter (GDT), es mostrava esperançat per la posada en marxa de les dessalinitzadores. En aquest sentit, la inauguració el 2009 de la PLANTA DEL PRAT DE LLOBREGAT [2006:51] podria reduir el 20% de l'aigua que es deriva cap a l'AMB. Les obres d'aquesta infraestructura avancen a bon ritme i el març de 2007 es va posar en funcionament una planta pilot, amb una capacitat d'abastar dues mil persones. Durant cinc mesos es van analitzar tres pretractaments: filtració, clarificació i ultrafiltració amb l'objectiu d'analitzar-ne la idoneïtat.

Per la seva banda, l'Ateneu Naturalista de Girona va engegar una campanya per a reclamar el compliment dels cabals mínims i més transparència per part de l'ACA. A banda de constituir l'Observatori del Ter,

van dur a terme accions com l'edició de dotze mil postals reivindicatives i l'aprovació de mocions en els plens de municipis de Bescanó, Sant Julià de Ramis, Sarrià de Ter, Torroella de Montgrí, la Cellera i Celrà.

El mes d'octubre se sumaven a aquesta reclamació Convergència i Unió (CiU) i les Joventuts d'Esquerra Republicana de Catalunya (JERC). Mentre que la federació nacionalista exigia al govern que concretés les mesures per a retornar aigua al riu, la quantitat així com el calendari –consideraven que “la solidaritat de les comarques gironines havia arribat a límits inacceptables”–, les JERC denunciaven que l'ACA incomplia els cabals de manteniment.

A final de novembre Enric Pardo, regidor de Medi Ambient de Girona (ICV), va fer públic el pla de contingència preparat per a la capital del Gironès i Salt. Entre altres mesures, es considerava la possibilitat d'aplicar restriccions en cas que s'activés la fase 2 del Decret de sequera. Es tractaria d'una mesura voluntària ja que l'ACA només obliga a aquest tipus d'accions en la fase d'emergència.

La proposta va generar un munt de crítiques. Per exemple, els grups municipals d'ERC dels dos municipis –que formen part dels governs– se'n van desvincular i van coincidir amb CiU i l'Observatori del Ter en recordar que si en algun lloc s'havien de fer restriccions era a Barcelona. A banda, reclamaven el compliment de la Llei del 1959, ja que el cabal a Girona no superava l'1 m³/s.

Dies després, el diputat de CiU al Parlament i exconseller de Medi Ambient, Ramon Espadaler, declarava que “l'única manera de garantir que no hi haurà restriccions és amb el transvasament del Roine”, ja que “refiar-se de la dessalinització, com fa el tripartit, és un error estratègic”.





Diversos ajuntaments van aprovar mocions demanant la reducció del transvasament del Ter a Barcelona. Foto: Àlex Tarroja

L'any es tancava amb l'anunci d'Anna Pagans (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), alcaldessa de Girona, que no hi hauria talls en el subministrament si no s'activava la fase d'emergència. D'aquesta manera, Pagans desmentia Pardo i anunciava com a mesura alternativa la connexió de tres pous a la xarxa.

S'especula amb el transvasament del Segre a Barcelona

El 22 d'abril tots els mitjans es feien ressò d'una informació difosa per l'Agència EFE segons la qual s'havia encarregat un estudi a l'ACA per a estudiar la viabilitat d'un transvasament del riu Segre a l'AMB. La informació situava aquesta possibilitat en l'escenari de 2030 i només per a casos de sequera excepcional. Les alternatives podrien ser la connexió entre el riu Segre a Oliana i el Cardener o bé construir una canonada que travessés l'Anoia. Aquesta possible transferència sorgia a partir del Pla de regadius 2007-2011 que, amb la construcció del CANAL SEGARRA-GARRIGUES [25] i la modernització del canal d'Urgell, permetria obtenir un excedent d'aigua.

El DMAH, per la seva banda, va declinar realitzar qualsevol tipus de valoració i es va limitar a emetre una nota de premsa en la qual afirmava: "No existeix cap previsió, ni projecte en la planificació hidrològica ni en els plans i programes aprovats per part de

la Generalitat per portar aigua del Segre cap a les conques internes".

Des de CiU, Josep Antoni Duran i Lleida va declarar que "aquest transvasament suposaria un atemptat contra el món rural i l'equilibri territorial" i una mostra de "la demagògia de l'esquerra catalana, que no volia aigua de l'Ebre, però beu del Ter i ara en vol del Segre".

A final d'any, en una entrevista concedida a Vilaweb TV, Gabriel Borràs, director de Planificació de l'ACA afirmava que el Segarra-Garrigues s'havia d'entendre "no només com un canal per a usos agraris" i que a llarg termini es podria aconseguir un pacte entre la Catalunya rural i urbana per a abastir de manera puntual l'AMB".

D'altra banda, el mes de desembre es feia públic que la tercera dessalinitzadora se situaria al terme de Cunit (Baix Penedès) i aportaria 20 hm³ a l'AMB (DESSALINADORA DE CUNIT [52]).

Alarma per la presència de trihalometans

La presentació el 19 de novembre de l'informe *La Salut a Barcelona 2006* va causar una gran alarma ja que afirmava que el 8% dels abonats de la ciutat de Barcelona consumien aigua amb un nivell de trihalometans (156,6 micrograms per litre) per sobre

del límit establert per la Unió Europea (UE) (150). Aquest fet, a llarg termini, podria ser, segons Joan Guix, gerent de l'Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB), potencialment cancerigen.

Aquestes afirmacions van ser contestades per les empreses subministradores Agbar (Aigües de Barcelona) i ATLL (Aigües Ter-Llobregat). En una nota de premsa, ATLL va recordar que "es tracta de l'aigua més controlada des del punt de vista sanitari i que compleix tots els requeriments". Així mateix va afegir que havien substituït el desinfectant —el clor per permanganat— i que l'any 2009 es posarien en funcionament nous tractaments com l'osmosi inversa a la potabilitzadora de Sant Joan Despí. Aquests tractaments pretenen contrarestar els efectes de la salinització de l'aigua de les mines de Súria i Sallent.

Dos dies després els responsables de l'ASPB van rectificar i van aclarir que "els barems de la UE són molt baixos i que, encara que se sobrepassessin deu vegades, l'aigua continuaria essent apta per al consum". Així mateix van demanar "perdó per l'alarma provocada". A nivell polític, la regidora responsable de l'ASPB, Isabel Ribas (ICV) va posar el seu càrrec "a disposició de l'alcalde" mentre que CiU i el Partit Popular (PP) van demanar-ne, sense èxit, la dimissió.

Altres agents com el Gremi de Restauradors van expressar la seva indignació: "No es poden fer unes afirmacions alarmistes i l'endemà dir que no passa res", mentre que la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) demanava més transparència en la gestió ambiental i la creació d'indicadors públics tant per a la qualitat de l'aigua com de contaminació atmosfèrica i acústica.

AUV-MMM

Més informació

www.aspb.cat
www.ateneunaturalista.org
www.atll.cat
www.gencat.cat/aca



El 23 de juliol, un seguit d'incidències a la xarxa elèctrica de Barcelona i la seva àrea metropolitana deixa sense subministrament elèctric una gran part de la ciutat. En el moment de màxima afectació hi ha 350.000 abonats sense servei i 156 grups electrògens connectats. El mateix dia s'obre un expedient informatiu que acaba repartint la culpabilitat entre les dues empreses subministradores, Fecsa-Endesa i Red Eléctrica Española (REE), i es proposa l'obertura d'un expedient sancionador, que finalment es desencalla a mitjan novembre.

El consum d'electricitat a la ciutat de Barcelona representa un 15,5% del consum total de Catalunya i un 3,1% del consum de l'Estat espanyol. Aquesta gran demanda propicia una xarxa elèctrica molt atapeïda amb un elevat risc de curtcircuits. L'anomenat Pla Tramuntana de Fecsa-Endesa, creat per a localitzar la inversió en la construcció de subestacions entre els anys 2004 i 2008 en el territori català, no s'estava complint segons les previsions de la companyia. De les 39 noves subestacions que s'havien de construir, 23 a la província de Barcelona, tan sols n'havien entrat en funcionament unes 20, 6 estaven en construcció i les 13 restants, pendents d'execució.

Pel que feia a les inversions a la xarxa de distribució de Catalunya, protagonitzades per la companyia REE, havien incrementat considerablement, passant del 4,5% durant el període 2001 a 2003 al 14% a partir del 2004; tot i així, aquestes inversions no eren suficients per a cobrir el dèficit i la problemàtica de la xarxa elèctrica catalana.

Apagada elèctrica a Barcelona

El 23 de juliol cap a les onze del matí, bona part de Barcelona es quedava a les fosques. Un cable de 110 kW de la línia Collblanc-

Can Jardí 4 queia sobre les instal·lacions de 220 kW de la subestació de Collblanc (Hospital de Llobregat) i provocava un curtcircuit. Aquest fou alimentat pel cable de 220 kW que unia les subestacions de Sant Adrià, Maragall, Urgell i Collblanc. Com a conseqüència d'aquest pas de corrent de defecte pel cable de 220 kW es produïa un incendi a les instal·lacions de 220 kW de la subestació de Maragall. El cable de 110 kW que s'havia trencat era el que sortia de l'última torre prevista per a soterrar del pla urbanístic PORTA DE BARCELONA-CAUFEU (ESPLUGUETS DE LLOBREGAT) [143].

L'Ajuntament de Barcelona activava immediatament el pla específic d'emergència municipal per manca de subministrament elèctric que involucrava la Guàrdia Urbana (500 agents), Serveis Urbans i Manteniment, Bombers i Emergències Socials i SEM, entre altres. Tots aquests serveis treballaven de manera coordinada amb la Generalitat, especialment amb els Mossos d'Esquadra (300 agents).

Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), gràcies a una línia pròpia d'alimentació elèctrica, oferia el 50% del servei de la línia Barcelona-Vallès, i el Metro de Barcelona quedava

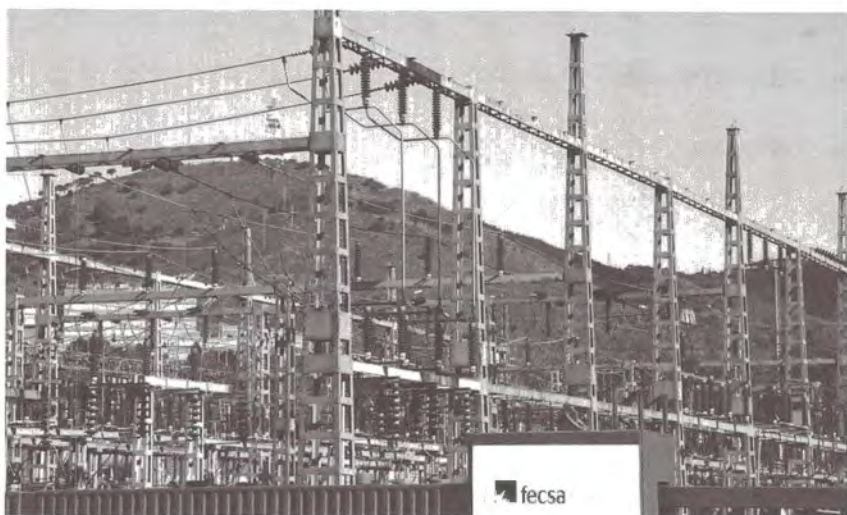
aturat 15 minuts i restablí el servei en connectar-se a altres subcentrals elèctriques. Pel que feia als serveis hospitalaris, es desprogramaven 1.299 intervencions.

Al voltant de la una del migdia, el subministrament elèctric quedava restablert en algunes zones de la ciutat. Segons declaracions de Fecsa-Endesa i de REE, la reparació dels danys produïts a la subestació de Maragall (que afectava 80.000 veïns dels districtes de Sant Martí, Sant Andreu, Horta-Guinardó i Gràcia) es podria allargar setmanes. Serien 40 grups electrògens els qui donarien servei a aquests clients. Pel que feia als 30.000 clients que depenien de la subestació d'Urgell (districtes de l'Eixample i Sarrià-Sant Gervasi), recuperaven el servei l'endemà mateix.

A les 24 hores de l'incident, la companyia Fecsa-Endesa havia mobilitzat recursos i equips propis: 134 grups electrògens, dues subestacions mòbils, 70 km de cable de xarxa de mitja tensió i el suport de 700 tècnics. També posava a disposició dels seus clients tots els centres d'informació que tenia a Barcelona, així com dues línies d'atenció telefònica directa i un lloc web específic.

El nombre d'afectats arribà a la xifra de 350.000 abonats. Un parell de dies més tard, encara restaven afectats 10.000 barcelonins. El 10 d'agost quedaven en funcionament 74 grups electrògens dels 156 que s'havien instal·lat finalment a la ciutat. Però la majoria de generadors desconnectats continuaven als carrers de la ciutat, ja que es tractava d'un procediment lent. Deu dies més tard es desconnectaven la resta de generadors que quedaven i que mantenien el subministrament elèctric al districte d'Horta-Guinardó. Les previsions indicaven que la subestació de 220 kW de Maragall no estaria totalment reparada fins a final de febrer de 2008.

El 22 d'agost, un altre incident a la xarxa elèctrica deixava sense llum durant una hora i mitja 1.400 abonats del districte de Gràcia a Barcelona.



Detall de la subestació elèctrica de Collblanc Foto: Àlex Tarroja





Obres de reparació de la subestació elèctrica de Maragall Foto: Àlex Tarroja

Comerciants i polítics reclamen responsabilitats i indemnitzacions

Els comerciants i botiguers foren una de les moltes parts afectades per l'apagada. La falta de subministrament elèctric, en molts negocis equivalgué a quedar-se sense activitat i per a tots ells representà pèrdues econòmiques. La Confederació de Comerç de Catalunya (CCC) i el Consell de Gremis (CG) iniciaven el procés de valoració de danys i perjudicis i anunciaven que reclamarien a les companyies elèctriques i a les administracions públiques. També alguns dels ciutadans afectats es manifestaven amb una cassolada contra la companyia Fecsa-Endesa.

El mateix dia, el Govern obria un expedient informatiu per conèixer les causes de l'incident, a partir de la resolució del qual reclamaria les responsabilitats adients sobre les empreses subministradores.

L'Ajuntament de Barcelona i el Col·legi d'Advocats, atès el gran nombre d'afectats que requerien una orientació ràpida i especialitzada, creaven el Servei d'Orientació Jurídica per mitjà del qual s'orientava els ciutadans sobre els drets que els assistien.

Diverses associacions es mobilitzaren ràpidament. El Col·lectiu Ronda impulsava una plataforma d'afectats que va acabar tenint uns 1.000 adherits, dels quals en representà legalment 500. L'entitat Pimec Comerç lliurava als seus comerços associats de Barcelona i de l'Hospitalet de Llobregat un formulari per tal que estimessin de la manera més objectiva possible els danys i perjudicis ocasionats per l'apagada elèctrica. L'Associació d'Usuaris de Serveis Bancaris (Ausbanc) i l'Organització de Consumidors i Usuaris (OCU) anunciaven que emprendrien accions legals contra Fec-

sa-Endesa per tal d'establir la responsabilitat i les indemnitzacions.

El president de la Generalitat, José Montilla (Partit dels Socialistes de Catalunya-PSC), es reunia amb el president de REE, Luis Atienza, i el conseller delegat d'Endesa, Rafael Miranda, per aclarir els fets. Després de les versions contradictòries per part de Fecsa-Endesa i REE, de la reunió es desprenia que, tal com ja s'havia anunciat, un expedient informatiu estudiaria quina empresa n'era la responsable.

Quatre dies després de l'apagada, Fecsa començava a pagar les indemnitzacions als particulars afectats. Aquestes oscil·laven entre els 60 i els 300 € en funció de les hores d'interrupció del subministrament elèctric i el nombre d'habitants. Per als comerços, negocis i empreses, es faria una atenció personalitzada. Malgrat tot, una gran part de les associacions mobilitzades no estaven d'acord

amb aquestes indemnitzacions, que qualificaven de ridícules.

A final d'agost, l'Agència Catalana del Consum havia atès 11.144 consultes dels afectats per l'apagada i havia tramitat 332 reclamacions.

Pel que feia a l'expedient informatiu obert arran de l'apagada, la Direcció General d'Energia i Mines (DGEM) elaborava un informe que hauria de delimitar els fets que van succeir en totes les instal·lacions afectades per l'incident i determinar-ne les causes. Analitzava, entre altres aspectes, la caiguda del cable de 110 kW de la línia Collblanc-Can Jordi 4 sobre l'embarat de 220 kW de la subestació de Collblanc, així com el funcionament de les proteccions de 220 kW a la mateixa subestació.

A final d'agost pràcticament ja estava restablert el servei. Els dos transformadors de Maragall funcionaven, s'havia reposat el servei del cable de Badalona –el 14 d'agost– i el d'Urgell –el 30 d'agost– i es treballava en la connexió dels dos transformadors a través d'un canal d'alimentació entre Urgell i Badalona, perquè si un dels dos fallava es podria donar continuïtat des de Badalona passant per Maragall per a alimentar Urgell. El conseller de l'Interior, Joan Saura, informava que Fecsa-Endesa havia tancat acords amb 17.000 usuaris afectats. Però per als comerços i empreses la via era més lenta perquè, en un primer intent, es pretenia que es possessin d'acord els perits de l'establiment amb els de Fecsa-Endesa abans que els afectats decidissin optar per la via arbitral oberta per la Generalitat o recórrer a la judicial.

El 27 de setembre l'Ajuntament donava a conèixer l'expedient informatiu, però



Detall de la subestació elèctrica de Maragall Foto: Àlex Tarroja



Veïns tallant l'avinguda Meridiana la segona nit d'apagada Foto: Àlex Tarroja

aquest no treia conclusions, es limitava a assenyalar la versió dels fets de cada companyia, a culpar-les totes dues i a exigir-los el pagament de 360.000 € en concepte de perjudicis. Un cop vistos els informes, es decidia que la informació facilitada era insuficient per a poder determinar amb exactitud les causes de l'incident i es demanava a la Generalitat que completés la investigació. El dictamen que emetria la CNE no tindria caràcter sancionador, però sí que influiria en la decisió que finalment prengué la Generalitat i el Ministeri d'Indústria, Turisme i Comerç.

Finalment, el 4 d'octubre el Consell d'Administració de la CNE aprovava un informe tècnic que atribuïa a Fecsa-Endesa dos dels set incidents que van provocar l'apagada, i responsabilitzava REE dels cinc incidents restants. A Fecsa-Endesa li atribuïa la caiguda del cable de mitjana tensió a Collblanc pel seu mal estat i a REE la fallada de les proteccions entre les subestacions de Collblanc i Urgell i Maragall i Badalona, les fallades en l'aïllament del cable de 220 kW entre Urgell i Maragall i el fet que la infraestructura de transport d'alta tensió no estigués preparada per a donar una resposta prou ràpida a la crisi.

Amb aquest informe, la DGEM del Departament d'Economia i Finances finalitzava els dos expedients informatius. Resolia, d'una banda, que el cable de 110 kW propietat de Fecsa-Endesa que sobrevolava la subestació de Collblanc estava malmès per manca d'un manteniment adequat, i de l'al-

tra, que el cable de 220 kW que havia provocat l'incendi a la subestació de Maragall, propietat de REE, també tenia una situació precària per manca de manteniment de les caixes *cross bonding*, la funció de les quals és posar en contacte amb el terra les capes de protecció mecànica del cable. La coincidència de les dues situacions fou la que desencadenà el tall de subministrament elèctric. Finalment conclouia amb la recomanació d'obrir un expedient sancionador a totes dues empreses.

A mitjan novembre, la DGEM obria un expedient sancionador a Fecsa-Endesa i un altre a REE per manca de subministrament elèctric a l'àrea de Barcelona del 23 al 25 de juliol. En aquest cas la llei elèctrica preveia sancions de fins a 30 MEUR. S'acabava l'any amb l'obertura del període d'al·legacions a aquest expedient.

Xarxa elèctrica precària

El Col·legi d'Enginyers Industrials assegurava que l'apagada elèctrica posava de manifest la precarietat de la xarxa elèctrica. Manifestaven que ni REE ni Fecsa-Endesa inverteixen a Catalunya i que les estacions de REE eren deficientes. Al·legaven que una gestió de proximitat faria més visible la realitat dels problemes, fent referència a la supressió el 2001 del Centro de Control Eléctrico de REE a Barcelona, que es va centralitzar a Madrid. Per la seva banda, el president de REE, Luis Atienza, desvinculava l'accident produït de l'esforç inversor que havia fet aquesta empresa. Paral·lelament, tots els partits polítics coincidien a

reclamar a Manuel Pizarro més inversions a la xarxa elèctrica catalana.

En una compareixença al Parlament, el diputat del PSC, Jordi Terrades, malgrat reconèixer que les inversions havien incrementat els darrers anys, deixava clar que no eren suficients, que el sistema era obsolet i que hi mancava el manteniment, i afegia que la responsabilitat de tot plegat era de les empreses distribuïdores. En aquest sentit, el conseller d'Economia, Antoni Castells, manifestava la necessitat de controlar les inspeccions que feien les empreses i d'establir mecanismes i dispositius de reserva en aquestes situacions, i insistia que calia un reforçament dels plans d'emergència. Per aquest motiu el Govern portà al Parlament, a final de setembre, un projecte de llei de garantia de subministrament elèctric que tenia com a objectiu garantir una doble alimentació a través de la connexió del client a dues subestacions i establir unes condicions per tal que l'Administració controlés les inspeccions de la xarxa que la llei obligava que les companyies fessin.

D'altra banda, l'Ajuntament de Barcelona tenia previst revisar els convenis signats amb Fecsa-Endesa referents a la distribució del servei elèctric a la ciutat de Barcelona i la seva àrea metropolitana. Hereu explicava que ja s'havien iniciat les converses amb la companyia per a desenvolupar un pla de xoc amb noves inversions per a millorar la infraestructura.

Apagada a l'Hospital de la Vall d'Hebron

El 21 de setembre a la matinada, un incendi a l'Hospital de la Vall d'Hebron afectava un dels grups electrògens del centre i va provocar una apagada a l'edifici principal. Quinze dotacions de bombers s'hi traslladaven i proporcionaven un grup electrogen. Només es van traslladar a d'altres centres els malalts més crítics, i a dos quarts de vuit del matí Fecsa-Endesa portava els seus propis generadors.

Una setmana més tard ja s'havia tornat a la normalitat assistencial. S'havien dut a terme les 60 operacions que es van haver de cancel·lar i s'havien reprogramat les 1.400 consultes externes, també anul·lades a causa de l'apagada.

ABR

Més informació

www.barcelonaenergia.cat

LA CULTURA DEL NO I L'APAGADA DE BARCELONA

Ecologistes de Catalunya

Les diferents informacions i tertúlies que s'han produït al voltant de la gran apagada de Barcelona han posat de relleu el desconeixement tècnic de la societat quant a qüestions energètiques. S'ha parlat de mala sort, atzar, poca inversió i fins i tot algun polític sense coneixements tècnics ni vergonya ha dit que la culpa era de la "cultura del no" que s'ha instal·lat a la nostra societat, posant com a exemple la oposició a la construcció de la línia d'alta tensió. Però a ningú se li ha passat pel cap que es tractés d'una qüestió inherent a l'actual sistema centralitzat de producció elèctrica.

És evident que, com sempre, els senyors que critiquen l'anomenada "cultura del no" no s'han dignat a llegir ni un sol dels nostres arguments.

El model elèctric actual està basat en un consum en constant augment i en infraestructures de generació de grans dimensions allunyades dels punts de consum. Això fa que siguin necessàries grans línies de transport elèctric. La xarxa de transport porta l'electricitat a molta alta tensió (220 i 400 Kv) des de les grans plantes generadores fins les subestacions de transformació a on es redueix la seva tensió a voltatges inferiors. A partir d'aquest moment és la xarxa de distribució la que s'encarrega del subministrament fins els punts de consum domèstics i industrials.

La oposició a la MAT i el canvi de model de producció i consum energètic

Evidentment, aquest model centralitzat és molt sensible a problemes tècnics en qualsevol de les seves fases. De fet, el risc de caiguda del sistema (apagada) augmenta en relació directa a les distàncies que ha de recórrer el llum. La gran apagada que està afectant Barcelona n'és una prova fefaent.

Davant d'aquesta situació, la federació Ecologistes de Catalunya, fa anys que demana un canvi de model i, en conseqüència, s'oposa a la construcció de la línia de molt alta tensió entre els estats espanyol i francès. L'actual situació

energètica global (esgotament dels combustibles fòssils) i el problema del canvi climàtic (emissions de CO₂) exigeixen un canvi radical de model energètic i la construcció de la MAT només contribuirà a perpetuar la situació actual de centralització –i poca seguretat en el subministrament– i dependència de les fonts fòssils –i els seus impactes ambientals.

La gestió de la demanda i la millora de l'eficiència energètica són, sens dubte, el primer pas. La progressiva i total substitució de les fonts energètiques no renovables, brutes i perilloses per les netes i renovables, el segon. Paral·lelament el model elèctric ha de descentralitzar-se reduint al màxim els impactes a l'entorn i alhora garantint el subministrament. La generació distribuïda o microgeneració es la única alternativa que cal considerar i a més presenta avantatges considerables.

La generació distribuïda pot garantir la qualitat del subministrament i el menor impacte ambiental

La Generació Distribuïda (GD) és la generació d'electricitat mitjançant instal·lacions que són suficientment petites en relació a les grans centrals de generació, de forma que es puguin connectar en qualsevol punt d'un sistema elèctric. Aquestes tecnologies no requereixen una xarxa de transport elèctric a alta tensió.

Dit amb altres paraules: contràriament a la generació centralitzada, la generació distribuïda es basa en un mallat de petites instal·lacions generadores interconnectades per una xarxa elèctrica de distribució –no de transport a molta alta tensió MAT– que permeten subministrar electricitat d'una manera fiable ja que en cas de fallada d'algun dels elements del sistema de generació o distribució, qualsevol altre el pot substituir. Fent un símil podríem dir que és com el mallat d'ordinadors que configuren internet.

Imaginem que a Barcelona hi haguessin hagut centenars de petites instal·lacions de producció elèctrica en diferents punts de la ciutat interconnectades entre sí i entre els consumidors

finals i ens serà fàcil veure com no hi hauria hagut una apagada com aquesta (veure quadre).

Les experiències a Dinamarca (el 60% de les llars reben el subministrament de calefacció comunitària) i Holanda (l'ús de la microcogeneració abasta el 52% de l'electricitat generada) mostren la realitat dels beneficis de la GD. Especialistes com l'OFGEM-DTI afirmen que un 40% de la demanda pot ser coberta per la GD. Entitats com Greenpeace afirma que una "enorme" part de la demanda hauria de satisfer-se amb la GD.

El Pla de l'Energia a Catalunya 2006-2015 i la generació distribuïda

I aquesta opció està prevista al Pla de l'Energia de Catalunya? Doncs no, s'esmenta una sola vegada per justificar l'augment de la cogeneració en empreses. Per contra, es parla de construir noves grans centrals de producció elèctrica que consumeixen combustibles fòssils i provocaran la duplicació de les emissions permeses pel protocol de Kyoto l'any 2015 i que seguirà sense garantir un subministrament elèctric de qualitat als ciutadans.

Barcelona amb generació distribuïda

Seria possible actualment una Barcelona amb generació distribuïda? És evident que sí, ja que les tecnologies existeixen. La major part dels habitatges es podrien abastir elèctricament si utilitzéssim la superfície del terrat per a instal·lar-hi plaques solars fotovoltaïques per a la producció d'electricitat i disposessin de sistemes d'emmagatzematge d'electricitat per a les hores de menys producció. Aquest hauria de ser la infraestructura bàsica que després s'hauria de complementar. Per exemple, els hospitals, biblioteques, edificis municipals, etc. podrien disposar de petits motors de cogeneració que funcionessin amb gas i que aprofitessin la calor residual per a la calefacció. El port de Barcelona i altres zones industrials de la ciutat podrien tenir petits parcs eòlics i hi podria haver petites centrals distribuïdes en llocs estratègics de la ciutat per subministrar la potència

necessària per a infraestructures com trens i metro. Instal·lacions com els semàfors o algun tipus d'enllumenat podrien funcionar amb plaques fotovoltaïques pròpies i algun sistema d'emmagatzematge.

A més llarg termini, es podrien tenir centrals fotovoltaïques de producció d'hidrogen a través de l'hidròlisi. Això permetria abastir els habitatges a través de les anomenades cel·lules de combustible que converteixen l'hidrogen en electricitat i podrien alimentar cotxes i autobusos que funcionessin amb hidrogen sense emetre CO2.

Avantatges de la generació distribuïda

-Augmenta la fiabilitat i seguretat de la xarxa. La multiplicitat de punts de generació, la seva proximitat als punts de consum i el dens mallat de la xarxa elèctrica fan que els fluxos elèctrics no es transportin lluny i siguin gestionables sense complicacions i per altra part la capacitat de subministrar localment les demandes suavitza les puntes de demanda evitant la saturació del sistema.

- Millora considerablement l'eficiència ja que s'eliminen les pèrdues pròpies de la transformació i el transport a llargues distàncies.*
- És molt més adaptable als avenços tècnics. És molt més fàcil implementar aquests avenços en petites instal·lacions, més modulars, que en les grans infraestructures pròpies del model actual centralitzat.*
- Dóna lloc a un mercat basat en la competència real procurant tarifes més econòmiques, serveis més acurats i possibilitaria la lliure elecció de proveïdors. De fet, al sí de la UE ja s'està debatent sobre aquesta qüestió (<http://www.euroactiv.com/en/energy>)*
- Possibilita l'accés a la generació d'energia elèctrica a la ciutadania. Associacions de veïns, cooperatives, ajuntaments, petites empreses,... passarien a ser subministradors. A tall d'exemple, els ajuntaments no caldria*

que eixuguessin el seu dèficit permetent la urbanització insostenible del municipi. L'accés a l'energia (considerada com a un dret de les persones) es veuria garantit ja que passaria de ser un hostatge en mans de grans empreses a ser un bé de lliure disposició.

- Aquest sistema més comunitari incidiria en un canvi d'actituds socials que procuraria un augment de l'estalvi i un ús més eficient. La proximitat i el coneixement popular del que és la generació i la distribució elèctrica acceleraria l'adquisició d'una nova cultura de l'energia.
- Les afectacions a l'entorn derivades de la micro-generació són pràcticament nul·les el que significa que tindria una gran acceptació per la població afectada.

Els desavantatges del model elèctric centralitzat ens ha portat a l'actual model elèctric el qual presenta una sèrie d'importants inconvenients des del punt de vista estructural que suposa la centralització (no analitzarem aquí aspectes com la gestió de la demanda, eficiència o ús de fonts renovables).

- És molt ineficient, només el transport elèctric comporta unes pèrdues del 10% tant en les fases de transformació com en el propi transport.
- És insegur ja que és molt difícil administrar grans fluxos d'electricitat com els que es produeixen en el mercat únic europeu. El risc de caiguda del sistema (apagada) augmenta en relació directa a les distàncies que ha de recórrer el llum.
- És poc fiable, ja que com la generació i el transport es concentren en poques infraestructures qualsevol accident o avaria deixa fora de servei elements imprescindibles per garantir el subministrament. Això comporta el desdoblament, per si de cas, tant de plantes de generació com de línies de transport.
- No ha permès els beneficis d'un mercat únic europeu. Contràriament a les expectatives

que s'havien creat, el desenvolupament d'una gran xarxa elèctrica a on els sistemes elèctrics dels països membres s'interconnecten només ha servit perquè les empreses elèctriques es fusionin entre si donant lloc a grans multinacionals que de fet actuen com a monopolis impeding la millora de la qualitat dels serveis oferts i el manteniment d'unes tarifes elèctriques que no han baixat. La creixent preocupació a la Unió Europea per la seguretat dels subministraments i per la instauració d'una competència real al mercat elèctric europeu estan perfilant la Generació Distribuïda com l'alternativa a desenvolupar.

- Sense tenir en compte les centrals de generació, les grans línies de transport i estacions transformadores causen afectacions de gran transcendència ja que afecten una superfície molt extensa i un gran nombre d'habitants.
- Econòmiques com les devaluacions patrimonials de les propietats afectades, la incidència negativa sobre activitats incipients (turisme cultural, rural, etc), i els danys econòmics als municipis.
- Paisatgística. No només la relacionada amb la pèrdua econòmica que suposa el deteriorament de paisatges que serien un reclam turístic, sinó també per la pèrdua que suposa per al patrimoni col·lectiu la transformació d'uns indrets que són en realitat referents identitaris.
- Risc per a la salut humana i animal ocasionat per l'exposició a camps electromagnètics, ozó i emissions sonores de baixa intensitat (leucèmia infantil i juvenil, trastorns de la son, trastorns auditius...)
- Ecològica, actuant com a barrera que fragmenta els hàbitats naturals i com a obstacle contra el que col·lionen un nombre important d'aus.

24 de juliol de 2007

ABOCADOR DE LA VALL DE CAMARASA (GIMENELLS I EL PLA DE LA FONT) 3



Es presenta el projecte de construcció d'un abocador de grans dimensions als municipis de Gimennells i el Pla de la Font, Almacelles, Sucs i Raimat (Segrià). La plataforma Segrià Net. Salvem la Vall de Camarasa organitza diversos actes en contra de l'abocador, a la vegada que l'Ajuntament de Gimennells tanca l'expedient del projecte per irregularitats i n'impedeix la construcció. L'empresa promotora presenta a final d'any un contenciós administratiu contra aquesta decisió.

A principi de maig, l'empresa Xaviker, S.L. d'Almacelles va presentar al consistori de Gimennells i el Pla de la Font el projecte de construcció d'una planta de tractament de residus, una de compostatge i un abocador, que en conjunt hauria d'afectar un total de 68 ha de la Vall de Camarasa, una zona rural entre els municipis de Gimennells i el Pla de la Font, Almacelles, Sucs i Raimat, situats a l'extrem oest del Segrià. El cost total de l'obra està pressupostada en uns 58 MEUR i es preveu el tractament de fins a 1.500 tones diàries de matèria orgànica i residus sòlids urbans per "donar servei a una població d'uns dos milions d'habitants, ubicada a Barcelona i la seva àrea metropolitana", segons declaracions dels grups polítics que coneixien la redacció del projecte.

La mobilització contra l'abocador

El mateix mes de maig, es va concretar la formació d'una plataforma ciutadana, "Segrià Net. Salvem la Vall de Camarasa", que aglutina els sectors populars de la zona afectada, i també es van iniciar les primeres protestes a Gimennells i el Pla de la Font amb una caminada popular i la lectura d'un manifest. En aquest manifest es posava èmfasi en la desencertada ubicació del macroabocador des d'un punt de vista paisatgístic, ja que es denunciava que afectaria un paratge natural de gran valor

ecològic; s'al·legaven, també, raons econòmiques, atès que es destruiria una zona d'important producció agrícola, i raons de reciclatge i proximitat, i entenien que la solució passa per polítiques reduccionistes de residus i del corresponent tractament ecològic, i per la ubicació dels abocadors a prop de les zones que generin aquests residus. En aquest sentit recordaven que bona part dels projectes d'abocadors es volien ubicar a les comarques de Lleida, fet que segons la plataforma convertiria aquest territori "en el gran abocador de Catalunya".

A més d'això, la plataforma denunciava que el projecte preveia construir l'abocador "paret per paret" d'un pantà en construcció que ha de subministrar aigua de boca a la població de Gimennells i d'un col·lector del canal d'Aragó i Catalunya, que desemboca al riu Cinca, amb el consegüent perill de contaminació de les aigües. En aquesta mateixa direcció apunten altres fonts consultades de la Universitat de Lleida (UDL) que informen que falta l'informe hidrogeològic que estudiï l'adequació dels terrenys i la no-contaminació de zones properes.

Recolzament polític

El 22 de juny, tots els grups de la Diputació de Lleida van aprovar per unanimitat

una moció presentada per l'alcalde de Gimennells, José Manuel Pardos, del partit Ciutadans de Catalunya (Cs), argumentant que el Segrià ja disposa de les instal·lacions adients per a atendre la demanda de la població.

A mitjan juliol, l'ajuntament d'Almacelles va aprovar una moció contra l'abocador i la planta de compostatge assumint com a pròpies les al·legacions presentades per la plataforma Segrià Net, es va negar a la instal·lació de qualsevol abocador a la comarca, va declarar el complex com a activitat no considerada d'interès públic i va instar el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) a "realitzar consultes a les persones, institucions i administracions previsiblement afectades, amb relació a l'impacte ambiental".

El procés s'encalla

A principi d'agost l'Ajuntament de Gimennells va tancar de manera definitiva l'expedient del projecte al·legant manca de documentació, i va donar dos mesos de termini a l'empresa promotora perquè presentés recursos a aquest tancament, tot i que això no paralitzava el projecte definitivament perquè l'empresa podia tornar a presentar la documentació. A la



Perspectiva de la vall de Camarasa, on es preveu localitzar l'abocador. Foto: Àlex Tarroja





Pintades contra l'abocador a l'antiga caserna de la Guàrdia Civil de Gimignells. Foto: Àlex Tarroja

vegada, el consistori va engegar el procés per a modificar les normes urbanístiques del municipi que impedirien una instal·lació com la projectada. L'aprovació o denegació de la modificació per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) restava a l'espera de l'informe que havia d'emetre el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH). Al seu torn, l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), depenent del mateix Departament, en un comunicat de premsa, considerava que el

projecte no s'adequava al procediment de gestió de residus municipals establert al Pla territorial sectorial d'infraestructures de Catalunya perquè estava sobredimensionat respecte al territori al qual hauria de prestar servei.

En relació amb la problemàtica mediambiental, a principi d'octubre, Gimignells va acollir la I. Jornada Ecològica i Reivindicativa, entorn de la qual es constituí la Federació de Plataformes de les Terres de Po-

nent integrada per col·lectius i associacions antiabocadors de Lleida, que signà el Manifest per la defensa de les Terres de Ponent.

Al novembre, però, l'Ajuntament de Gimignells va tenir coneixement per via judicial que l'empresa Xaviker, S.L. havia presentat un contenciós administratiu contra el consistori per haver informat negativament sobre l'expedient del projecte i va aduir falta de documentació i denegació del certificat de compatibilitat urbanística tenint en compte el DECRET LLEI 1/2007, DE 16 DE MARÇ, DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA URBANÍSTICA [50], segons el qual el projecte no reunia els requisits d'obligat compliment. Per tot això s'engegà un procés que a principi d'any es trobava en vies de solució per via administrativa i judicial, que va paralitzar momentàniament tant la negativa a la construcció com la seva adequació.

ABV

Més informació

almacelles ddl.net
 defensadelterritori.blogspot.com
 es.youtube.com/watch?v=JMvo2uJ_zeM
 www.ipcena.org/noticies/?cat=24

AERÒDROM DE CALAF-SALLAVINERA (SANT PERE SALLAVINERA) 4



L'aprovació del Pla director de l'aeròdrom de Calaf-Sallavinera, a final de març, tres dies abans de la seva presentació als veïns del poble, aixeca crítiques al projecte. Primer només dels veïns i associacions, i a final de maig, també del consistori de Sant Pere de Sallavinera, que interposa un recurs contenciós-administratiu al Pla director. El temor general és que l'equipament, inicialment previst com a aeròdrom, s'acabi convertint en un aeroport i provoqui molèsties de soroll i accidents aeris al municipi. A final d'any, el Síndic de Greuges denuncia irregularitats en el procés, i els contenciosos interposats contra el Pla director encara no s'han resolt.

L'aeròdrom de Calaf-Sallavinera, situat íntegrament al municipi de Sant Pere Sallavinera (Anoia), i amb una superfície de 1,71 ha, va néixer l'any 1964 per promoció privada, però amb el pas dels anys les instal·lacions es van anar degradant i l'activitat es va anar reduint fins a comptar tan sols una cinquantena d'operacions l'any. L'aeròdrom estava catalogat com a aeròdrom auxiliar pel Pla d'aeroports, aprovat per Acord de Govern de 26 d'agost de 2003. L'any 2007 la Generalitat tenia previst expropiar la instal·lació i invertir 2 MEUR per a l'adequació de la pista, que s'havia d'adaptar als requeriments tècnics necessaris per a poder treballar en l'extinció d'incendis.

Aprovació del Pla director

El *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) va publicar a la seva edició de l'11 d'abril de 2007 (núm. 4.859) l'ordre PTO/81/2007, de 28 de març, per la qual s'aprovava el Pla director de l'aeròdrom de Calaf-Sallavinera.

El Pla director proposava que a més de donar suport auxiliar a tasques aèries d'extinció d'incendis, tal com establia el PLA D'AE-

ROPORTS DE CATALUNYA [119], l'aeròdrom fos capaç de donar suport a l'activitat d'aviació esportiva, i en particular a de formació. A més, el Pla director ampliava la zona de servei de l'aeròdrom fins a 16,60 ha, de les quals 14,78 corresponien al subsistema de moviment d'aeronaus, 0,95 ha al subsistema d'activitats aeroportuàries i 0,87 ha a la zona de reserva aeroportuària. A més, el Pla preveia unes 64 operacions d'enlairament i aterratge diàries.

El subsistema de moviment d'aeronaus es distribuïa en tres àrees. La primera el camp de vol, integrat per una pista de 1.000 m de longitud i 25 m d'amplada, i amb una plataforma d'estacionament i servei d'aeronaus situada al nord-est del camp de vols que preveia dues zones diferenciades: la plataforma, amb unes dimensions de 110 m x 35 m, de terra compactada i la plataforma de serveis per al subministrament de combustible i aigua a les aeronaus, de dimensions 75 m x 35 m, de superfície pavimentada. La segona àrea eren les instal·lacions d'ajuda a la navegació aèria, i la tercera, les instal·lacions auxiliars que incloïen tant els vials interiors i estacionament de vehicles

de serveis com les àrees d'accés restringit que establien l'enllaç entre aquest subsistema i la futura zona d'usos destinats als serveis d'emergència i extinció d'incendis.

Pel que fa al subsistema d'activitats aeroportuàries, també es distribuïa en tres àrees diferenciades. Primera, una edificació destinada a ús com a local social, de 20 m x 20 m, que disposava d'una zona d'oficines i sala mixta i d'una zona de restauració, distribuïdes en un únic nivell d'alçada. Segona, una zona dels serveis complementaris i tècnics, que constava de l'àrea d'hangars i la zona d'instal·lacions de subministrament de combustible i aigua. I finalment, la zona d'accessos i aparcaments, que disposava d'una zona d'aparcament amb una capacitat de vuitanta places.

Reunió del director de Ports i Transports amb els veïns

El 31 de març, tres dies després de l'aprovació del Pla director, el director general de Ports i Transports de la Generalitat, Oriol Balaguer, es va reunir amb prop de 200 veïns del municipi per informar-los del projecte que el Govern tenia previst ti-



Pista de l'aeròdrom de Calaf-Sallavinera. Foto: Àlex Tarroja





rar endavant. Malgrat que Balaguer va afirmar que en el Pla s'havien tingut en compte les al·legacions de l'Ajuntament, els veïns es van mostrar indignats pel fet que se'ls informés un cop el Pla ja havia estat aprovat.

Balaguer, entre altres coses, va explicar que la pista es retiraria almenys 180 m dels nuclis habitats, se senyalitzaria la pista i es millorarien els espais complementaris, alhora que va garantir que a l'aeròdrom no hi hauria vol acrobàtic i que tampoc no hi estaria permès el vol nocturn.

L'alcalde de Sant Pere, Cándid Viladrich (Convergència i Unió, CiU), va recordar l'acord del ple del passat 29 de setembre pel qual l'Ajuntament de Sant Pere Sallavineres es va comprometre a participar en la redacció del Pla director de l'aeròdrom si l'aeròdrom passava a dir-se només Sallavineres i també si l'aeròdrom es destinava a donar suport a l'extinció d'incendis i a les activitats esportives, i no a fer pràctiques de vol acrobàtic. A més, va assegurar que abans de prendre una decisió, ho consultaria amb els veïns. Tot i això, va reconèixer que en la seva darrera visita a la Generalitat li van dir que "la reforma es faria sí o sí".

Els veïns que s'oposaven al projecte, englobats dins l'Associació per a la Preservació del Territori el Saüquer, van repartir un manifest entre els assistents on mostraven "l'oposició a la construcció d'un aeroport amb finalitats esportives i d'aprenentatge a Sant Pere Sallavineres".

Recursos contra el Pla director

En el ple celebrat el 18 de maig, el darrer abans de les eleccions municipals, el consistori no va acceptar el Pla director de l'aeròdrom que havia aprovat el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). I a final de maig, passades les eleccions, on CiU va tornar a tenir majoria a Sant Pere, l'Ajuntament va presentar un recurs contenciós-administratiu contra el Pla director de l'aeròdrom. El consistori, fins llavors encapçalat per Cándid Viladrich, va respondre al que considerava un engany per part de la Generalitat, ja que en un principi la Generalitat havia mostrat un pla d'actuació que va rebre el vistiplau de l'Ajuntament, però després en va aprovar un altre on hi havia modificacions respecte del primer, especialment en el tipus d'aterratges permesos.

En aquest sentit, l'Associació el Saüquer també va presentar un recurs al Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra el Pla director.

rrior de Justícia de Catalunya (TSJC) contra el Pla director.

Informe del Síndic de Greuges i nou Pla d'aeroports

A mitjan octubre, el Síndic de Greuges va avalar en un informe algunes de les deficiències del procés. Alguns dels punts destacats de l'informe eren que hi mancava l'avaluació ambiental, que hi faltava transparència i participació ciutadana, que el projecte no s'ajustava al Pla d'aeroports de Catalunya, que hi havia diferències a l'hora de delimitar l'abast de la petjada acústica de l'aeròdrom i que la tramitació de la declaració d'impacte ambiental de les obres i dels accessos viaris s'havia iniciat abans de la publicació del Pla director al DOGC i de l'aprovació del Pla especial urbanístic.

L'últim mes i mig de l'any va coincidir amb la publicació del nou Pla d'aeroports 2007-2012., l'informe de sostenibilitat ambiental (ISA) i l'Avantprojecte de la llei d'aeroports, amb terminis d'al·legació fins al 5 de febrer, els dos primers, i fins al 14 de gener el darrer.

L'any acaba amb el Pla director temporalment paralitzat i amb una forta oposició veïnal, ja que el temor a Sant Pere Sallavineres era que darrere la intenció de modernitzar l'aeròdrom hi hagués la voluntat d'instal·lar l'aeroport que no s'havia pogut tirar endavant a FONOLLOSA (BAGES) [2005:9]. De cara al 2008 calia veure si s'acabaven aprovant els documents que s'havien posat en exposició pública a final de 2007 i seguir l'evolució dels recursos interposats contra el Pla director.

JOS

Més informació

aerodromealafsallavineres.blogspot.com
calaf-sallavineres-minutaminut.blogspot.com
sallavineres.diba.es



Pintada en contra de l'aeròdrom. Foto: Àlex Tarroja



L'aeroport de Barcelona continua creixent en nombre d'usuaris i vols. Amb la nova torre de control en marxa, la gran obra pendent és la Terminal Sud. AENA assigna els espais de la nova terminal a les aliances Oneworld i Star Alliance. Tot i que no plau ERC i CiU, AENA ha consultat la decisió a la Generalitat i l'empresariat català, la qual cosa s'interpreta com un pas envers un canvi en el model de gestió de l'aeroport. D'altra banda, l'empresariat català organitza un acte públic conjunt per a reclamar que el Prat sigui un aeroport intercontinental, amb una gestió independent d'AENA.

Antecedents | 2003:7; 2004:7; 2005:5; 2006:6

A mesura que Barcelona es consolida com a ciutat de negocis, fires i congressos, i el nombre de turistes que visiten la ciutat augmenta any rere any, l'aeroport de la ciutat, situat al Prat de Llobregat, va esdevenint, cada cop més, una peça cabdal de l'economia catalana.

En un any en el qual el trànsit mundial d'avió va continuar creixent, amb un 6% més de passatgers i un rècord absolut de gairebé 3.000 milions de viatgers transportats, l'aeroport de Barcelona va mantenir, un quart any consecutiu, la seva trajectòria de creixement. Des de la seva darrera gran ampliació l'any 1992 amb motiu dels Jocs Olímpics, l'aeroport ha més que triplicat el nombre de passatgers, i ha assolit la nova xifra rècord de 32,8 milions de passatgers (un 9,3% més que l'any 2006).

Aquest creixement consolida l'aeroport en el vuitè lloc europeu en volum de trànsit, a punt de superar els de Roma-Fiumicino o Munic, i així entra al prestigiós grup dels trenta aeroports més grans del món, una llista que publica cada any el Consell Internacional d'Aeroports (ACI).

Quasi la meitat del trànsit total de passatgers (17,5 milions) corresponia a vols internacionals, però aquests vols es mantenen en l'àmbit europeu i l'aeroport encara estava lluny d'operar com un hub (centre de connexió de vols intercontinentals). No obstant això, l'aeroport va inaugurar, la tardor de 2007, tretze noves rutes amb Amèrica, Àfrica i Àsia, que es van sumar a les onze destinacions intercontinentals que ja funcionaven des de l'hivern de 2006.

Amb el creixement de 2007, les instal·lacions de l'aeroport s'apropaven al seu límit de saturació, sobretot a l'estiu. La xifra d'operacions realitzades a les pistes també va créixer respecte de l'any 2006, però una mica menys (7,6%), per arribar als 352.489 aterratges i enlairaments al llarg de l'any. El dia de més passatgers va ser el 13 d'agost, amb 122.239 viatgers, xifra que va signifi-

car un rècord històric, igual que els 1.140 moviments d'aeronaus del 17 de maig. El trànsit de mercaderies, una de les assignatures pendents de l'aeroport, va augmentar el 3,6% l'any 2007, fins a moure 96 milions de quilos de càrrega.

Mentrestant, l'aeroport madrileny de Barajas, beneficiat per la posada en marxa de la nova terminal T-4, va créixer molt més que el Prat, un 13,8%, i va assolir els 52 milions de passatgers, gràcies a companyies com EasyJet i Vueling, i altres companyies de baix cost. La xifra de viatgers que va assolir Barcelona l'any 2007 va coincidir amb la de Barajas de l'any 2000.

Iberia perd vols en favor de Clickair

L'anunci fet l'any 2005 pel president d'Iberia, Fernando Conte, que la companyia aèria abandonaria algunes rutes des del Prat es va confirmar amb un descens de trajectes l'any 2007 d'un 28,4%. L'estratègia d'Iberia era eliminar les rutes de radi curt i mitjà que no resultessin rendibles i prioritzar els vols de llarg recorregut, que majoritàriament surten des de Madrid. Així, en un any, Iberia passava de tenir un pes d'un 30% en el trànsit global de l'aeroport del Prat a un 19,7%.

Aquesta pèrdua es va veure paliada pel creixement de Clickair, una companyia de baix cost participada en un 20% per Iberia i que va començar a operar durant el darrer trimestre de 2006. Clickair va fregar els 3,3 milions de passatgers el seu primer any de funcionament, per damunt de Vueling, Air Europa i EasyJet. Clickair es va beneficiar de la cessió de rutes per part d'Iberia, i també per l'obertura de rutes noves.

Vueling, que va experimentar una important crisi de confiança a la Borsa al llarg de tot l'any i un relleu a la cúpula directiva, també va créixer en nombre de passatgers, i va deshancar Air Europa, que havia estat tradicionalment el tercer operador de l'aeroport. Spanair, del grup Marsans, que ha-

via anunciat una gran aposta per Barcelona l'any 2007, creixia un tímid 1%.

Fase final del Pla Barcelona

L'ens públic que gestiona els aeroports estatals, AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), va denominar Pla Barcelona el conjunt de projectes del Prat: la tercera pista, la nova torre de control, la Terminal Sud i la ciutat aeroportuària. El Pla Barcelona disposava d'un pressupost de 5.000 milions d'euros.

L'aeroport del Prat va posar en marxa a principi de febrer la nova torre de control, situada entre les pistes paral·leles. La torre, dissenyada per l'arquitecte Bruce Fairbanks de 62 metres d'altura, permetria tenir la màxima visibilitat de les àrees de maniobres de les aeronaus. La nova torre també permetria absorbir la previsió d'augment de la capacitat de l'aeroport i millorar la qualitat del servei a les aeronaus. La inversió d'aquesta obra va ser de més de 16 MEUR. A més de la torre de control, també va entrar en servei una torre observatori de suport a la torre principal.

La terminal entre pistes, coneguda com Terminal Sud o T-Sud, era la gran aposta del Pla Barcelona, amb un 60% de la inversió total. La nova instal·lació havia de permetre, inicialment, que l'aeroport creixés fins als 55 milions de passatgers. La terminal, distribuïda en cinc plantes, disposaria d'una gran superfície, 525.500 m², quatre vegades superior a la de les terminals existents. Amb 168 taulells de facturació, catorze cintes de recollida d'equipatges, 108 portes d'embarcament, donaria servei a 68 aeronaus. Malgrat que la previsió era que l'obra estigués finalitzada al llarg de l'any 2008, no se'n preveia la inauguració fins al primer trimestre de 2009, i fins a l'estiu del mateix any la terminal no disposaria dels *fingers* o passarel·les que permeten un ple rendiment.

D'altra banda, es va preveure el pressupost per una nova terminal satèl·lit, que



hauria de permetre a l'aeroport créixer fins als 70 milions de passatgers anuals l'any 2020. Aquesta terminal estaria connectada amb la T-Sud per un tren llançadora que circularia soterrat. Es va encarregar el projecte arquitectònic d'aquesta terminal al despatx de Ricardo Bofill, que també duria la direcció del projecte de remodelació de la Terminal Nord. Aquestes obres no s'iniciarien fins que entrés en funcionament la T-Sud, i no finalitzarien fins al 2012-2013.

Finalment, AENA preveia la creació d'una ciutat aeroportuària al costat de la terminal existent, que generaria més de 40.000 llocs de treball per donar servei a més de 150.000 passatgers diaris. AENA plantejava tres grans àmbits d'actuació: ampliar el centre de càrrega fins a les 50 ha per crear un dels polígons europeus de càrrega aèria més grans d'Europa, crear un parc d'empreses aeronàutiques de 53 ha, i una ciutat de serveis de 150 ha amb hotels, centres de convencions i parcs empresarials.

Accessos a la nova terminal

L'aeroport és un gran focus de mobilitat. A més dels quasi 33 milions de passatgers anuals, els 14.000 llocs de treball directes impliquen una gran quantitat de transports diaris per arribar i sortir de l'aeroport. A més, la posada en marxa de la T-Sud hauria de crear noves necessitats de transport i accés a la nova terminal.

Per això, una part important del projecte de la T-Sud era la construcció d'una estació intermodal de transports per als serveis de RODALIES [66], METRO (L2 i L9) [82] i trens d'alta velocitat. Segons les previsions, però, en el moment d'inaugurar la nova terminal, l'any 2009, cap d'aquests tres mitjans de transport encara no hauria arribat a l'estació intermodal. L'accés ferroviari (Rodalies) encara estava en la fase de redacció del projecte, i no estaria en servei fins a principi de 2010, segons va assegurar el secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, que també va preveure que el metro podria arribar-hi a final d'aquell any.

Els trens de rodalia i d'alta velocitat passarien per sota de les pistes de l'aeroport i tindrien dues parades, una a la terminal nord i l'altra a la T-Sud. El metro, en canvi, faria un gir per evitar aquest pas, i tindria una tercera estació a la ciutat aeroportuària, una parada intermèdia entre les terminals per als treballadors de l'aeroport.

Per a resoldre l'accés a la T-Sud en transport privat, es va preveure un accés viari i aparcaments. Les obres per a l'accés viari des del nou traçat de l'autovia C-31 estaven en marxa l'any 2007, però no era previsible que fi-

nalitzessin fins a mitjan 2010. Davant la necessitat d'assegurar una connexió viària per a la nova terminal, s'utilitzaria l'eix viari intern de l'aeroport. Aquesta actuació intermèdia hauria d'estar en servei abans que s'inaugurés la terminal.

El silenci dels avions

Després del canvi de configuració dels vols de l'aeroport, que va entrar en servei a final d'octubre de 2006, els sorolls dels avions van deixar de produir molèsties als veïns de Gavà i Castelldefels que havien provocat grans protestes i mobilitzacions durant els anys anteriors.

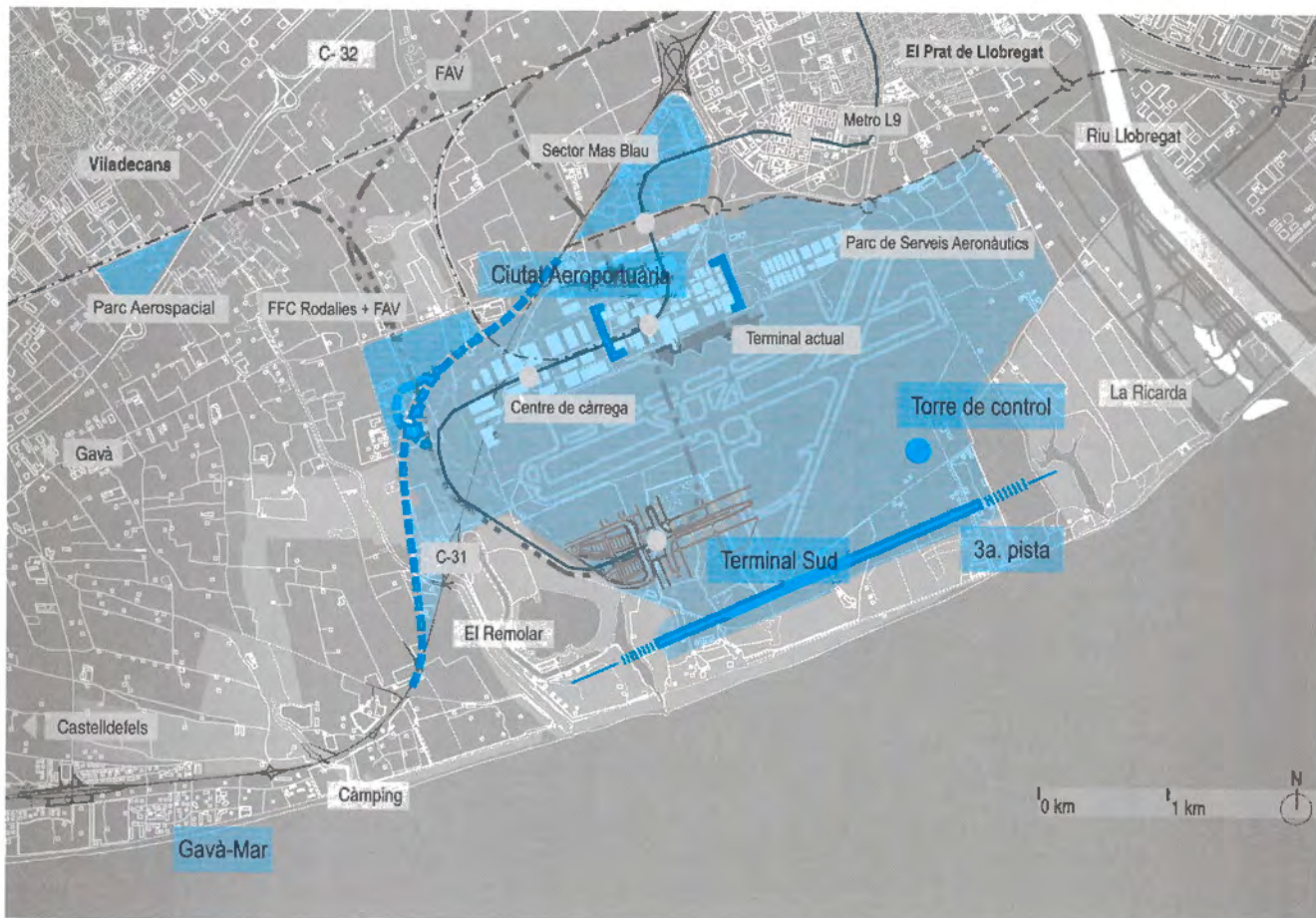
No obstant això, es mantenia la inquietud que, un cop acabada la nova terminal, s'aprofités per canviar la manera de maniobrar dels avions, per permetre més operacions per hora, amb les molèsties conseqüents. En aquest sentit, l'alcalde de Gavà, Joaquim Balsera (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va assegurar que el municipi s'oposa-

ria a qualsevol modificació de la configuració vigent. L'alcalde va recordar el compromís d'AENA de mantenir la configuració de vols a l'aeroport un cop es posés en marxa la nova T-Sud. El mes de maig, els ajuntaments de Gavà, Begues, Sant Boi de Llobregat, el Prat de Llobregat, Viladecans, Castelldefels i Sitges van signar un manifest per reclamar una gestió de l'aeroport del Prat que garantis un equilibri entre el seu desenvolupament i la protecció de l'entorn i les persones. La Comissió de Seguiment Ambiental de l'Aeroport de Barcelona (CSAAB) va acordar el mes de setembre ampliar fins al 2012 el període de vigència de la configuració actual de vols a l'aeroport en pistes segregades.

D'altra banda, l'Associació de Veïns de Gavà Mar i la Plataforma del Noroeste de Madrid contra el Ruido de los Aviones van decidir coordinar actuacions i crear una associació d'àmbit estatal contra les molèsties acústiques dels aeroports.



Aviò aterrant a la tercera pista de l'aeroport. Foto: Marta Casas



Creació del GTI-4 i les demandes de la societat civil catalana

El 22 de març la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), el Cercle d'Economia, Foment del Treball i la Fundació RACC van constituir a l'auditori de l'escola de negocis IESE el Grup de Treball d'Infraestructures (GTI-4), per fer de grup de pressió per a la millora de les infraestructures a Catalunya. En l'acte, de caràcter acadèmic, van assistir més de 800 persones, principalment representants de l'empresariat català, i hi van intervenir ponents com Andreu Mas-Colell, catedràtic d'Economia de la Universitat Pompeu Fabra (UPF), Pedro Nuño, professor de l'IESE, i Germà Bel, catedràtic d'Economia Aplicada de la Universitat de Barcelona (UB).

Segons Mas-Colell, Barcelona no podria ser una gran ciutat si no tenia un gran aeroport per a captar grans empreses, centres d'R+D+I, escoles de negocis, etc. A més, Mas-Colell exigia que la gestió del Prat es fes des del seu propi territori, a través d'un consorci amb control complet sobre l'aeroport. Això permetria que l'aeroport es constituís com un *hub* (centre de connexió de vols intercontinentals). Segons Germà Bel, calia equilibrar el creixement de passatgers amb l'oferta de vols intercontinentals per a augmentar l'activitat de valor afegit de l'aeroport,

ja que aquests vols canalitzen viatges de negocis a llarga distància.

Segons els experts convocats a l'acte, el model d'AENA, que consisteix en una gestió centralitzada dels aeroports espanyols, era obsolet, i calia aplicar una nova gestió individualitzada dels aeroports. Segons Nuño, calia una gestió independent, professionalitzada, eficient, que ajudés a vendre el destí i donés un bon servei al passatger. Tot plegat, però, sense oblidar la importància dels serveis de mercaderies, crucials per a algunes empreses, com l'aviació privada i corporativa. Bel va afegir que la gestió individualitzada facilitaria el fet que cada aeroport desenvolupés les seves pròpies estratègies financeres i comercials, la qual cosa permetria aprofitar al màxim les pròpies potencialitats.

Paral·lelament, l'Associació Catalana de Professionals (ACP) va impulsar el manifest *Per un aeroport intercontinental amb una gestió individualitzada*, una iniciativa que a final de 2007 tenia més de cent mil adhesions.

L'assignació de la Terminal Sud

Al llarg de 2007, diverses companyies van lluitar per assegurar-se un espai a la nova T-Sud. Les grans aliances d'aerolínies en dispu-

ta eren Oneworld (amb Iberia, British Airways, i American Airlines, entre altres), Star Alliance (amb Spanair, Lufthansa, Swiss, i altres) i Sky Team (amb Air Europa, Air France, KLM, i altres).

A principi d'octubre el consell d'administració d'AENA va aprovar, amb caràcter revocable, l'adjudicació de la T-Sud a Oneworld i Star Alliance. També tindrien espais assignats Clickair i Vueling, així com disset companyies aèries no lligades a les aliances, que fan vols de llarg radi des del Prat. Sky Team disposaria de les instal·lacions de l'actual Terminal A, a més de l'edifici intermodal on conflueixen els diferents transports. A les terminals A i B s'ubicarien la resta de companyies de baix cost, 21 en total, i els altres operadors que no fessin vols intercontinentals.

Javier Marín, director d'aeroports d'AENA, va justificar les assignacions segons tres criteris: creixement, connectivitat i optimització de l'ús de les infraestructures: les dues aliances assignades eren les més grans de l'aeroport, amb més del 50% dels passatgers, i el nombre més important de connexions entre vols es produïa dins d'aliances. D'altra banda, la presència de les dues companyies amb seu a Barcelona—Clickair i Vueling—responia

al seu compromís d'aportar passatgers a les connexions entre vols. El representant d'AENA va recordar que si les companyies no complien amb els plans previstos podrien perdre l'assignació. Sky Team va destacar la provisionalitat de l'assignació, i va reconèixer que hauria preferit estar a la T-Sud, i que aquesta hauria estat, a parer seu, la millor opció per al Prat.

Segons el Govern català, l'assignació satisfia les expectatives de la Generalitat, ja que els seus criteris s'havien recollit en bona mesura. No obstant això, ERC, membre del Govern tripartit, i CiU, primera força de l'oposició, van coincidir que la decisió d'AENA limitava el creixement de l'aeroport del Prat en benefici de Barajas, autèntica plataforma intercontinental d'Iberia. Segons Josep Artur Duran i Lleida i Joan Ridaó, portaveus, respectivament, de Convergència i Unió (CiU) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) al Congrés dels Diputats, la decisió d'AENA condemnava el Prat a esdevenir un aeroport subsidiari de Barajas ja que no creien que Oneworld apostés per vols intercontinentals, tenint relativament proper el centre operatiu d'Iberia a Madrid. CiU hauria preferit que la terminal s'hagués adjudicat a una sola aliança que garantís vols intercontinentals. El Partit Popular (PP), per la seva banda, es va alinear amb les crítiques de CiU i ERC.

El president de la Generalitat, José Montilla, va defensar al Parlament de Catalunya l'assignació de la T-Sud i va dir que era un primer pas en la participació de la Generalitat en les decisions estratègiques sobre l'aeroport de Barcelona. Joaquim Nadal, conseller de Política Territorial, va considerar que la decisió situava el Prat en termes de competitivitat amb Barajas i altres aeroports europeus com Milà.

Foment del Treball va lloar la manera com AENA havia consultat els agents socials i econòmics catalans, i va subratllar que es tractava d'assignacions provisionals. La patronal Cecot, pròxima a CiU, també es va felicitar per la decisió. Miquel Valls, president de la CCB, va dir que els criteris del repartiment eren equilibrats, si bé va cridar l'atenció sobre les conseqüències que tindrien els processos de venda en què estaven immerses Iberia i Spanair. Els sindicats Comissions Obreres (CCOO) i Unió General de Treballadors (UGT) també van valorar positivament l'assignació.

Germà Bel, impulsor de l'acte social de l'IESE en favor del Prat, va opinar que s'havia penalitzat l'aliança amb més potencial de vols internacionals, Sky Team, i que s'havia afavorit la que en té menys, Oneworld.

Model de gestió de l'aeroport

Un cop assignats els espais de la T-Sud, tant des del Govern de la Generalitat com des de diferents sectors patronals i empresarials es va tornar a insistir en la necessitat d'un model de gestió descentralitzat per a l'aeroport.

Joan Pujol, secretari general de Foment, va insistir en la urgència de desenvolupar un model de gestió individualitzat, i Miquel Valls va demanar als governs de l'Estat i de la Generalitat que fessin el primer pas per a establir un model participat, i va proposar crear un grup de treball entre l'Administració i els agents econòmics per a aprofundir en el model de gestió. El degà del Col·legi d'Enginyers Aeronàutics, Josep Oriol, va proposar un model estructural amb decisió i gestió en el territori en què participessin les institucions i els agents socials. El GTI-4 va presentar el mes de juliol una fórmula de gestió privada per a l'aeroport, en la qual les institucions públiques mantindrien la titularitat però no el poder de decisió.

Mentre que el món empresarial no amagava el seu interès per incidir en la gestió del Prat, el sindicat UGT no considerava que fos necessària la participació de les empreses privades en la gestió, tal com va destacar Eva Granados, secretària de Política Institucional.

El conseller Nadal va recordar el compromís, fet el mes de març, del president del Govern de l'Estat, José Luis Rodríguez Zapatero, d'obrir la gestió de l'aeroport a la Generalitat, i el president Montilla va assegurar que a principi de 2009 AENA ja no tindria el monopoli en la gestió de l'aeroport.

A principi de novembre, Mariano Rajoy (PP) va prometre la gestió privada de l'aeroport si guanyava les eleccions de març de 2008. El president del PP de Catalunya, Daniel Sirera, va anunciar que membres del partit es reunirien amb el GTI-4 per definir una proposta concreta de privatització de l'aeroport del Prat. El conseller Nadal es va mostrar contrari a la privatització total de l'aeroport.

El model de gestió que es discutia a final d'any preveia un consorci amb la participació d'una societat de nova creació que agruparia la gestió dels aeroports catalans, representada per la Generalitat, d'AENA com a representant de l'Estat, de l'Ajuntament de Barcelona i previsiblement també amb la participació de la iniciativa privada. En qualsevol cas, les decisions finals sobre el model de gestió, i també sobre els repartiments de poder en aquest consorci, no es prendrien fins a la legislatura parlamentària següent, a partir de març de 2008.

El Pont Aeri toca sostre davant la imminència del FAV

A l'espera de l'entrada en funcionament del FAV BARCELONA-MADRID [62] l'any 2008, la ruta aèria entre Barcelona i Madrid, coneguda com el Pont Aeri, va enregistrar 4,76 milions de passatgers, un 9,9% més que l'any 2006. Aquest creixement responia, en part, a l'aposta de Vueling, Spanair i Air Europa per aquest corredor aeri, en mans d'Iberia fins feia pocs anys. No obstant això, el 2007 podria significar el sostre d'aquesta ruta, ja que el FAV podria agafar usuaris a les companyies aèries. D'aquesta manera, la ruta aèria més transitada del món podria perdre prop de dos milions de passatgers a mitjà termini.

L'assignació de la T-Sud va significar també acabar amb el monopoli sobre el pont aeri que exercia Iberia des de la Terminal C de l'aeroport. Javier Marín va anunciar que des de la T-Sud es crearia un corredor amb Madrid en què podrien competir obertament totes les companyies que fan aquella ruta. La ubicació del nou pont aeri plantejaria algunes dificultats a les companyies sense presència directa a la T-Sud, com Air Europa, atès que tindrien les instal·lacions separades en dues terminals, circumstància que contradiria el criteri d'assignació d'AENA.

Reptes per a 2008

L'aeroport enfilava, a final de 2007, la recta final del Pla Barcelona, a l'espera de posar en servei la nova T-Sud, d'accelerar la construcció dels accessos terrestres (connexió viària amb la C-31, nou ramal de rodalia, línia L9 de metro, alta velocitat) i de desenvolupar la ciutat aeroportuària.

XSR-X3EA

Més informació

www.aena.es
www.aeroportintercontinental.cat
www.benair-route.com
www.cambraben.es
www.cambraben.es/Catalan/Infraestructures/documents/infra_basiques.pdf
www.circuloeconomia.com
www.foment.com
www.gavamar.com
www.preservemcastelldefels.org
www.prouisoroll.org
www.racc.es/pub/ficheros/adjuntos/adjuntos_gticat_jzq_b8972727.pdf
 Bel, Germà; Fageda, Xavier. Aeroports i globalització. Opcions de gestió aeroportuària i implicacions sobre el territori

L'AEROPORT DEL PRAT COM A METÀFORA

Antón Costas Comesaña

Catedràtic de Política Econòmica. Universitat de Barcelona

De vegades, tinc la impressió que a Catalunya ens comportem amb la conducta pròpia del barrufet empenyat de la historieta belga que narra les aventures i desaventures d'una espècie de petites criatures blaves que viuen en un bosc d'algun lloc d'Europa. Si poguéssim triar la conducta més adequada entre el cens de personatges de les historietes del belga Peyo, la que ens aniria millor és la de la saviesa del gran barrufet.

Perquè viure en estat de permanent irritació no és bo, ni per al cos ni per als resultats que volem assolir. Fins i tot en els casos en què tenim raó d'exigir que les coses canviïn, aquest estat anímic ens posa al cos un malestar tal que ens fa confondre les estratègies per a aconseguir el canvi. Sobretot, si el canvi busca la manera de permetre'ns més marge d'acció per a decidir com fer les coses, per a autogovernar-nos.

Però hi ha una cosa que encara és pitjor. Aquesta equivocació a la qual ens porta l'estat d'irritació permanent acaba provocant, quan no s'aconsegueix l'objectiu buscat, una frustració que incrementa el malestar vers nosaltres mateixos i tot allò que ens envolta.

Una cosa així ens va passar amb l'Estatut. I si no actuem amb saviesa, això mateix ens pot tornar a passar si intentem convertir de la nit al dia l'aeroport del Prat en un aeroport internacional, és a dir, en un aeroport central o hub, des del qual poder volar directament a qualsevol punt del globus sense passar per connexions intermèdies amb altres aeroports.

L'aeroport del Prat ha esdevingut una metàfora de moltes altres coses que ens passen i que ens confonen. Som una economia i un país que es deriva del lideratge que té a Espanya, però es tracta d'un lideratge que actualment es posa en qüestió a causa de tres transformacions tremendes que s'esdevenen al nostre entorn mateix. D'una banda, l'intens i profund canvi tecnològic ha impactat de manera molt especial sobre les economies industrials com ara la

nostra. En segon lloc, la globalització de l'economia i l'aparició de nous competidors asiàtics en matèria de manufactures en les quals fins ara teníem avantatges de costos i preus. I, en tercer lloc, una revolució pel que fa a les formes de propietat, a la mida i a la gestió de les empreses, davant les quals el reeixit esperit empresarial i les empreses familiars es mostren ara impotents per aprofitar-la.

Aquest qüestionament del nostre lideratge econòmic i empresarial ens fa estar inquiets, sentir un malestar difús que no som capaços de concretar. Ambicionem un lloc propi en el món global que s'ha obert al nostre davant, però no sabem encara quina és l'estratègia més adequada. Les nostres ambicions volen, però les nostres polítiques continuen lligades per comportaments polítics i per ciutadans contradictoris. Volem avançar de pressa cap a aquest món global, però ens oposem a infraestructures que fan possible assolir el moviment endavant.

En aquest estat de coses, que tenen a veure amb l'esperit i amb la matèria, el debat sobre el Prat és com una metàfora de tot això que ens passa, però que encara no sabem què és, ni encara menys com aconseguir-ho.

Mentrestant, però, convindria no cometre els mateixos errors que amb l'Estatut. No ambicionar primer els cels més alts, per caure després en picat cap a una nova frustració col·lectiva. Cal actuar amb prudència, sabent quins són els factors econòmics que ens afavoreixen i els factors polítics que condicionen l'estratègia que s'ha de seguir.

Disposem d'una bona anàlisi de la inadequada situació aeroportuària espanyola actual, i també de les possibilitats futures del Prat com a aeroport internacional. Els treballs del professor Germà Bel constitueixen una de les contribucions més brillants que recordo feta al nostre país en matèria de formació de polítiques públiques. Deixeu-me esmentar només

tres de les seves conclusions. Entre els països grans (per població) i desenvolupats, Espanya és l'únic país en el qual els aeroports es continuen gestionant de manera centralitzada per un organisme estatal (AENA). Segon, que el Prat és l'únic aeroport d'un país europeu en el qual hi ha vols intercontinentals que no són operats per la companyia de bandera del propi país (Iberia). I, tercer, que encara que es pugui objectar amb raó que en aquest moment no hi ha prou demanda de vols internacionals per a fer del Prat un aeroport internacional com, per exemple, el de Milà, el professor Bel assenyala que a mitjà termini l'aparició d'aquesta demanda no és independent de l'oferta, és a dir, del fet que hi hagi unes instal·lacions aeroportuàries i una gestió pròpia d'aquestes instal·lacions que de mica en mica preparin el brou de cultiu perquè hi pugui créixer la demanda.

Sabem el rumb que hem de seguir. Ara cal aprofitar els vents favorables. En aquest sentit, cal recordar que les polítiques públiques no són només, ni fonamentalment, el reflex d'una bona anàlisi tècnica. També hi compten, i molt, la política -és a dir, el joc del poder- i les velles institucions, com ara AENA.

Siguem ambiciosos, però deixem de banda les paraules importants. Allò del hub ja arribarà.

Fixem primer la missió que ha de complir l'aeroport de Barcelona en el conjunt del sistema aeroportuari català i espanyol. Busquem la manera de participar, juntament amb AENA, en la gestió de les noves instal·lacions de la T-Sud. Demostrem que sabem ser bons gestors. Introduïm participació privada en aquesta gestió, a fi, entre altres coses, de suavitzar les tensions entre institucions. El model de la Fira de Barcelona n'és un bon exemple. Busquem acords per a noves línies internacionals amb origen i destinació a Barcelona. I, en tant que necessitem fer servir altres aeroports intermedis per a viatjar a la resta del globus, siguem savis per comprendre que el que ens interessa és que les rutes amb origen i destinació a Barcelona utilitzin aeroports concentradors l'idioma dels quals sigui conegut pel nostre usuari mitjà, i amb els quals puguem arribar més fàcilment a acords de reciprocitat en la negociació amb les companyies aèries.

Evitem començar la casa per la teulada. Això només produiria noves frustracions, que contribuirien a ofendre encara més el nostre ja de per si irritat estat d'ànim.

Article publicat al diari El País el 20 de març de 2007

AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA (VILOBÍ D'ONYAR) 6



Aena aprova la licitació d'un aparcament i anuncia l'inici de les obres d'ampliació de la terminal. La Generalitat encarrega el Pla director de l'entorn de l'aeroport i inicia una compra de sòl per ampliar el CIM de la Selva. El seminari *Low cost landscapes* planteja escenaris de futur per fer compatible el creixement de l'aeroport amb la preservació del paisatge. Un estudi sobre l'impacte acústic de l'aeroport conclou que només se supera el llindar de 75 dB permès per la llei en una àrea de 1,2 km² però recomana la incorporació de mesures d'aïllament acústic als habitatges en una àrea de 15 km². A final d'any, Ryanair anuncia l'obertura de catorze rutes noves.

Antecedents | 2004:8; 2005:6; 2006:7

L'aeroport de Girona-Costa Brava es va inaugurar el 1965 en uns terrenys situats a 10 km al sud de Girona, als municipis d'Aiguaviva i Vilobí. El 2007 disposava d'una pista de 2.400 m. L'any 2002 Ryanair, la companyia de vols de baix cost més important d'Europa, es va establir a l'aeroport Girona-Costa Brava i va obrir dotze línies regulars a Frankfurt, Brusel·les, Londres, Milà i Dublín, com a principals destinacions. Uns mesos després, Ryanair arribava a un acord amb la Generalitat, la Diputació de Girona, la Federació d'Hostaleria de les Comarques de Girona i la Cambra de Comerç de Girona, per a establir la seva base al sud d'Europa a Girona i obrir noves rutes a canvi d'ajuts econòmics. Entre 2002 i 2005 el nombre de destinacions de l'aeroport va passar de dotze a quaranta, i el de passatgers de mig milió a 3,5 milions.

L'augment de l'activitat de l'aeroport ha tingut un gran impacte en el creixement de la zona. Per una banda, la Generalitat ha impulsat la construcció de la CENTRAL INTEGRADA DE MERCADERIES (CIM) DE LA SELVA [34] per a usos logístics, amb una superfície total de 22,5 ha, i ha fet una reserva de terrenys per ubicar-hi una estació de tren pel FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT (FAV) [64] i el futur FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71]. Per l'altra, el dinamisme de l'aeroport ha provocat la saturació de les seves instal·lacions, problemes per la manca de zones d'estacionament de vehicles i la proliferació d'activitats de serveis sense llicència al voltant. El 2006 Aena va aprovar la revisió del Pla director de l'aeroport de Girona amb la delimitació de 215 ha de servei a fi d'ampliar les instal·lacions i d'atribuir-hi una inversió de 108 MEUR fins al 2020. Paral·lelament, la Generalitat i el govern de l'Estat iniciaven les negociacions per a fer efectiu el traspàs de la gestió dels aeroports de Girona, Reus i de l'aeròdrom de Sabadell a l'administració catalana.

Continua el creixement i augmenten les inversions d'Aena

A principi d'any, Aena va aprovar la licitació de les obres de construcció d'un nou aparcament de vehicles i d'un bloc tècnic per valor de 36 MEUR, amb un termini d'execució de 32 mesos. L'aparcament, de sis plantes, tindria una superfície de 93.300 m², una capacitat per a 3.446 vehicles i estaria situat a l'espai que ocupa l'aparcament públic actual. Al costat, se situaria el bloc tècnic, de 2.700 m², destinat a magatzem i oficines.

A l'abril van començar els actes de celebració del quarantè aniversari de l'aeroport. Durant l'acte inaugural, el director, Eduardo Cerezo, va anunciar que el balanç de 2006 mostrava, de nou, xifres rècord: 3.614.222 de passatgers, 33.436 operacions i 502 tones de càrrega. Cerezo va atribuir el creixement a l'augment de les rutes ofertes per Ryanair, va destacar el fet simbòlic que suposava l'obertura, al gener, de la connexió de Spanair amb Madrid, i va recordar les actuacions

que estava fent Aena per a millorar les instal·lacions, com la construcció dels nous aparcaments o la implementació del sistema d'aterratge antiboira ILS i del Punt d'Inspecció Fronterera (PIF). El vicepresident de la Diputació de Girona, Jaume Torramadé (de Convergència i Unió, CiU), va recordar que aquest èxit es devia en gran part a les gestions portades a terme per la Diputació de Girona, la Cambra de Comerç de Girona i la Generalitat per a promocionar l'aeroport i va demanar al Govern de l'Estat que agilités el traspàs de la gestió de les instal·lacions. El delegat de l'Estat a Catalunya, Joan Rangel, va replicar dient que el que comptava no era qui sinó com es gestionava l'aeroport i va recordar de nou les inversions fetes per Aena.

Al juliol, el Ministeri de Foment (MIFO) va fer públiques les dades d'inversió en aeroports recollides als pressupostos generals de l'Estat per al 2007. Segons Foment, l'AEROPORT DE BARCELONA [5] es convertiria en el primer de l'Estat en



Obres de construcció d'un nou aparcament Foto: Moisès Jordi



inversions, superant el de Madrid-Barajas per primera vegada en molts anys, amb una xifra de 650 MEUR, seguit de l'AEROPORT DE REUS [9] amb 23 MEUR, el de Girona amb 16 MEUR i l'AERÒDROM DE SABADELL [2006-5], amb 6 MEUR. Amb aquesta dotació pressupostària, Foment donava continuïtat a la política d'inversió iniciada el 2004 a l'aeroport de Girona, que en quatre anys havia passat de 3,5 MEUR als 16 MEUR previstos per al 2007.

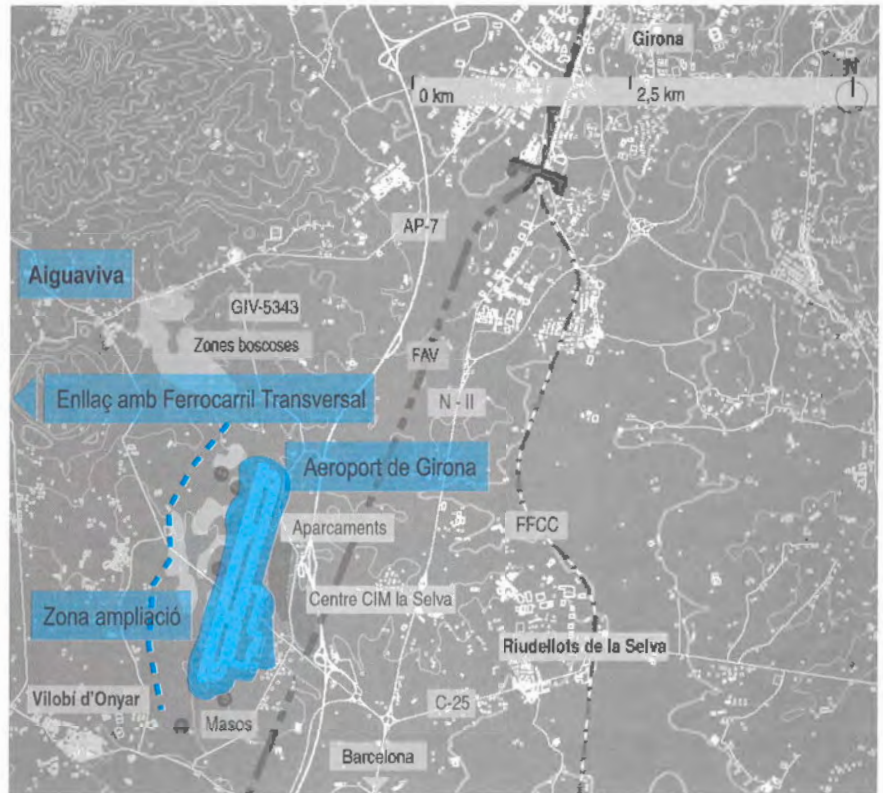
La Generalitat encarrega el Pla director de l'entorn de l'aeroport

Al març, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya va encarregar la redacció del Pla director urbanístic de l'entorn de l'aeroport de Girona. L'objectiu del Pla, que abraçaria els municipis d'Aiguaviva, Vilobí d'Onyar, Riudellots de la Selva i Fornells de la Selva, seria ordenar el creixement de les instal·lacions, millorar-ne les connexions viàries i ferroviàries i crear una nova àrea logística a l'entorn. Concretament, el document inclouria una reserva de sòl per a poder-hi construir una segona pista, tal com preveu el Pla director de l'aeroport de Girona aprovat el 2006, la solució per a l'ampliació de les instal·lacions aeroportuàries i la construcció d'una estació per al FAV. Unes setmanes abans, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal (del Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), havia anunciat que l'Institut Català del Sol (Incasol) havia adquirit 150 ha de terrenys a cavall dels municipis de Riudellots de la Selva i Aiguaviva, per a l'ampliació de la Central Integrada de Mercaderies (CIM) de la Selva. A final d'any, CIMALSA va licitar les obres d'urbanització del nou Parc Aeroportuari i Logístic, ubicat a la CIM de la Selva, per donar cabuda a les oficines de l'aeroport, un aparcament i diversos serveis (un hotel, comerços, tallers i una benzineria).

Mentrestant, la Generalitat i el Govern de l'Estat aprovaven la creació d'una ponència, dins de la comissió bilateral entre els dos executius, per a l'elaboració d'una proposta de desclassificació com a interès general dels aeroports de Girona, Reus i l'aeròdrom de Sabadell, és a dir, el pas previ per al seu traspàs a la Generalitat.

Un seminari planteja escenaris de futur per a l'aeroport

Al març es va celebrar a Girona el seminari, dirigit pel geògraf Francesc Muñoz i organitzat per la Universitat de Girona (UdG), la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i el Politecnico di Milano, *Low cost landscapes* ('Paisatges de baix cost'). L'objectiu del seminari era, prenent com a



objecte d'estudi l'aeroport de Girona, analitzar les transformacions que es registren en el paisatge com a conseqüència del nou rol dels aeroports de segona jerarquia, on operen les línies aèries de baix cost, i proposar-hi visions de futur. A la inauguració el secretari general de Planificació Territorial de la Generalitat, Oriol Nel·lo, va exposar que els canvis que s'estaven produint a l'aeroport havien aconsellat al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) actuar amb rapidesa, raó per la qual havia tramitat separatament el Pla director de l'aeroport del PLA DIRECTOR URBANÍSTIC DE L'ÀREA URBANA DE GIRONA [125].

En el marc de l'esdeveniment, el geògraf Joan Vicente (UdG) i l'arquitecte Pere Vidal (UAB) van coincidir a reconèixer que l'arribada de les aerolínies de baix cost havia redefinit el rol de l'aeroport com un centre de trànsit aeri internacional, que això havia ençetat una dinàmica de construcció de nous edificis i serveis que era el preludi de canvis més grans, i que, com a conseqüència, era necessari planificar-ne l'entorn. A més a més, els experts van apuntar que l'escassa valoració econòmica de l'agricultura i la feblesa del teixit social dels municipis de l'entorn feien que aquest espai i el seu paisatge fossin especialment vulnerables a aquestes transformacions. El seminari va cloure amb propostes d'intervenció innovadores, com una solució per a l'ampliació de l'aeroport

segons què s'evitava construir la segona pista o una nova terminal amb forma de volcà, en referència a l'espai natural de la zona volcànica de la Crosa de Sant Dalmai (Aiguaviva-Vilobí d'Onyar), situat a prop.

L'estudi sobre l'impacte acústic de l'aeroport de Girona

A final d'abril es va fer públic a la Universitat de Girona l'estudi sobre l'impacte acústic de l'aeroport de Girona encarregat pel Consell Comarcal del Gironès arran de les queixes dels municipis veïns. L'informe conclouia que la mitjana de soroll només se situa per sobre dels 75 dB –el límit permès per la llei– en una zona d'1,21 km² situada al voltant de l'aeroport, i dins dels termes municipals d'Aiguaviva i Vilobí d'Onyar, que afecta diverses masies. Josep Arnau, director del Grup de Recerca en Enginyeria de Fluids, Energia i Medi Ambient (GRE-FEMA) de la UdG i coordinador de l'estudi, va indicar que la recomanació per als municipis afectats seria que no es permetés construir dins l'àmbit on se supera aquest límit i que la solució per a les masies afectades seria implementar mesures per a aïllar-les. Segons Arnau, més enllà d'aquesta àrea s'estén una segona corona de 7,43 km² on es registren més de 65 dB, i, per tant, on la normativa obliga que els nous habitatges incorporin mesures d'aïllament acústic. A l'últim, l'estudi establia una tercera corona de 15,35 km², que inclou algunes zones dels municipis de Salt, Vilablareix i Sils, on

l'estudi també recomanava d'extendre les mesures anteriors.

D'altra banda, l'informe també contenia propostes per a reduir l'impacte acústic generat per les instal·lacions en les operacions d'aterratge i enlairament de les aeronaus, com la limitació de l'ús de contrajet, sistema que provoca frenades brusques dels avions, o la prohibició de l'aterratge d'avions antics, que fan més soroll. En qualsevol cas, Àlex Deltell, del GREFEMA, va advertir que el futur PIF i el CIM de la Selva farien augmentar el trànsit de mercaderies i que això, sumat al creixement de l'aeroport, incrementaria la contaminació acústica. Finalment, el Consell Comarcal del Gironès va entregar l'estudi al DPTOP, que va acceptar d'assumir-lo com un dels documents de treball per a la redacció del Pla director de l'entorn de l'aeroport de Girona.

L'expansió de Ryanair continua

Al juny, la responsable de Ryanair a l'Estat espanyol i Portugal, Maribel Rodríguez, va anunciar la implementació durant 2007 de quatre noves línies des de Girona: a Bassilea (Suïssa), Breno (Txèquia), Linz (Àustria) i Poznan (Polònia). A l'octubre, el president de Ryanair, Michael O'Leary, va anunciar, a Barcelona, que l'objectiu futur de la companyia era posicionar-se com la primera en passatgers internacionals transportats a l'Estat espanyol, per davant d'Iberia i Clickair. Per assolir-ho, O'Leary va anunciar la implementació de dos avions nous amb base a Girona i l'obertura de catorze noves línies regulars, a partir de final d'octubre.

Unes setmanes abans, la Generalitat i Ryanair havien signat un acord pioner per a promoure l'ús del català a la pàgina web, la retolació, els missatges de cabina i les informacions auxiliars de vol, en tots els avions que surtin o tinguin com a destí l'aeroport de Girona. L'acord no suposava cap contraprestació econòmica però sí la posada en



Terminal de l'aeroport de Girona Foto: Moisès Jordi

servei, per part de la Secretaria de Política Lingüística, dels recursos per a fer les traduccions i els escrits en llengua catalana. El delegat del Govern de la Generalitat a Girona, Jordi Martinoy, va apuntar que l'acord assentava les bases per a negociar la seva extensió a les altres companyies que operen a l'aeroport: Transavia i Spanair.

Aena anuncia l'ampliació de la terminal i de l'horari de servei

A l'octubre, Aena va anunciar que a partir del mateix mes l'aeroport restaria operatiu vint-i-quatre hores al dia durant tot l'any i no només a l'estiu, com fins ara, i que això implicaria que tots els serveis d'operacions, seguretat i atenció al públic estarien oberts el dia sencer. Amb aquesta mesura, l'aeroport de Girona passava a formar part del grup d'onze aeroports de l'Estat que operen les vint-i-quatre hores del dia durant tot l'any.

Unes setmanes més tard, el director de l'aeroport, Eduardo Cerezo, va dir que Aena estimava tancar el balanç de l'aeroport de 2007 amb 4,7 milions de passatgers, i que el volum previst per a 2008 era de 5,5 milions. Paral·lelament, Cerezo va anunciar que a final d'any s'iniciarien les obres d'ampliació de la terminal i que això permetria augmentar els taulells de facturació, l'habilitació d'una comissaria de policia i la creació de zones comercials i de serveis noves.

JVC

Més informació

bcngro.cambra.gt
www.aena.es
www.cimalsa.es

7 AEROPORT DE LA SEU D'URGELL O PIRINEUS-ANDORRA (MONTFERRER)



Durant el 2006 continuen les negociacions polítiques i econòmiques per a fer avançar el projecte d'aeroport de la Seu d'Urgell o de Pirineus-Andorra. La compra de la major part dels terrenys de l'antic aeroport per part del govern català és el principal factor desllorigador que permet accelerar el procés tècnic i administratiu del projecte amb perspectives de ser una realitat a final del 2010.

Antecedents | 2004:9; 2006:8



Després de vint-i-quatre anys tancat, i després d'un únic any de funcionament, l'aeroport de la Seu d'Urgell (Alt Urgell), situat a uns quatre quilòmetres d'aquesta ciutat, rebia especial atenció a partir de l'1 de març de 2004 amb dos acords destacats. Per una banda, era notícia la signatura de la Declaració comuna sobre l'aeroport internacional Pirineus-Andorra entre representants de l'Estat espanyol i del Principat d'Andorra, que acordava que el finançament de les instal·lacions aniria a càrrec dels dos governs, mentre que l'explotació seria competència de la part andorrana i la gestió dels serveis públics i tècnics dependria del govern espanyol. Per altra banda, els pactes del grup d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) amb el govern de l'Estat espanyol permetien establir una partida inicial pel projecte de 15.000 euros. Quedava pendent per al 2005 la definició del model de gestió de l'aeroport. Però no va ser fins a principi de 2006 que hi hagué mostres de compromís per part del govern de la Generalitat. Així, a començament del 2006 el conseller del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), Joaquim Nadal Ferreras, apostava per la compra o expropiació dels terrenys i perquè una empresa privada entrés a formar part de la gestió, juntament amb els governs català, espanyol i andorrà.

La Generalitat compra els terrenys per al futur aeroport

La primera notícia del 2007 en relació amb l'aeroport era la confirmació, per part de l'Institut Català del Sòl (INCASOL), de la compra del 85% dels terrenys de l'aeroport, fins aleshores propietat de la família que havia construït l'aeroport. En total, havien estat adquirides 168 ha, de les 198 previstes per a la infraestructura. "A partir d'aquest moment, el Govern de la Generalitat", segons manifestava el conseller Nadal, "continuarà les negociacions amb diversos propietaris per adquirir la totalitat dels terrenys de l'aeroport". Així, la infraestructura tindria la titularitat de la Generalitat pe-

rò quedaven per definir els mecanismes de coordinació institucionals per a la seva explotació. Nadal informava sobre la possibilitat de crear un consorci per a la gestió de l'aeroport, i es comprometia a contribuir en el finançament de la renovació de les instal·lacions, sense descartar-hi la participació d'inversors privats.

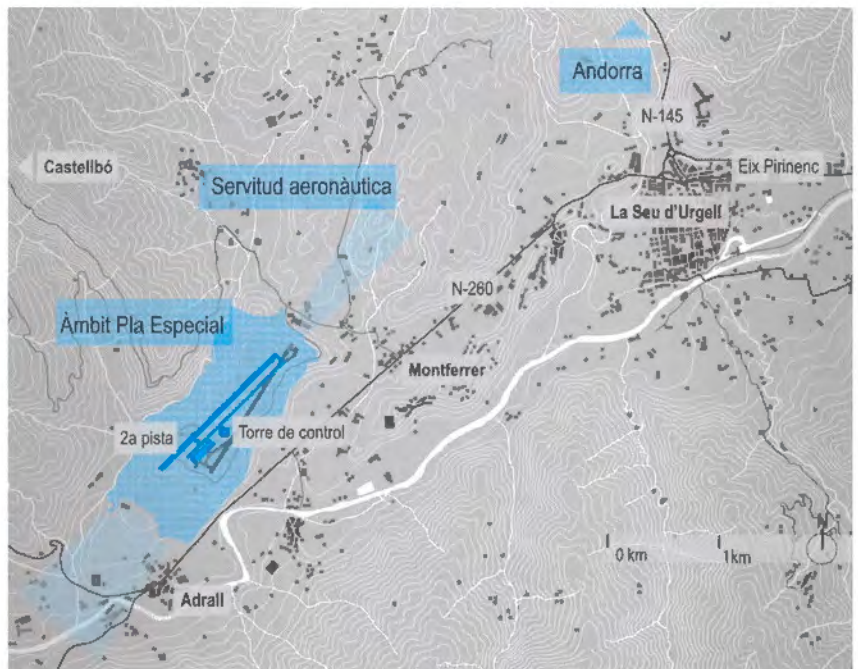
En aquella mateixa data, 9 de maig, el conseller també informava de l'inici de la redacció d'un pla de viabilitat i dels informes ambientals necessaris per a donar llum verd a la infraestructura. Després de la realització d'aquests documents s'encarregà el Pla director aeroportuari amb què es definiren i concretaren les possibilitats i les necessitats de l'aeròdrom. Des del 10 d'octubre de 2006, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida (CTUL) ja va haver aprovat el Pla especial per a la delimitació de sòl de l'àmbit del futur aeroport de la Seu. Així mateix, el govern aprovava el 12 de setembre l'elaboració de l'estudi que hauria d'incloure un pla de negoci i des-

envolupament empresarial del futur aeroport Pirineus-Andorra.

L'acord del Consell de Govern de la Generalitat, celebrat el dimarts 25 de setembre, autoritzava la constitució de la societat limitada unipersonal Aeroports Públics de Catalunya (PLA D'AEROPORTS DE CATALUNYA [119]). Amb aquesta nova eina, el Govern de la Generalitat gestionava les infraestructures aeroportuàries que ja impulsava (aeroport de la Seu d'Urgell i AEROPORT DE LLEIDA-ALGUARE [8] i les que li serien traspassades.

Noves possibilitats per al sector turístic pirinenc

El president de l'Associació d'Hostaleria de l'Alt Urgell, Miquel Àngel Sánchez Figols, assegurava en declaracions a l'Agència Catalana de Notícies (ACN), fetes públiques el dia 8 de juliol, que l'aeroport seria una infraestructura molt positiva. Aquest aeroport, declarava el representant del sector hostaler, "no només beneficiarà la comarca,



sinó tot el Pirineu, ja que portarà clientela amb una estada mínima molt més llarga, i procedent de mercats de llarga distància, cosa que permetrà al sector turístic de la zona accedir als mercats exteriors, actualment encara molt minoritaris”.

Heliport d'Andorra

Per altra banda, segons una notícia publicada per l'ACN el 27 de setembre, l'heliport d'Andorra ben aviat hauria de ser una realitat. L'heliport funcionaria amb helicòpters amb una capacitat per a vint viatgers la funció dels quals seria facilitar els enllaços amb el futur aeroport de la Seu d'Urgell i el de Tolosa. El ministre d'Ordenament Territorial, Urbanisme i Medi Ambient del govern andorrà, Xavier Jordana Rossell, recordava que les condicions que va posar Andorra per a pactar amb l'Estat espanyol eren que es respec-



Vista del tal-lús on s'ubicarà el futur aeroport de la Seu des d'Arà. Foto: ACN

tés el nom de "Pirineus-Andorra", que hi poguessin operar avions d'un mínim de setanta passatgers, que hi hagués zona de trànsit in-

ternacional per a fer el desplaçament directe cap a Andorra a través d'un servei d'helicòpters i que se'n garantis el funcionament durant un mínim del 95% dels dies de l'any.



Actuals instal·lacions de l'aeròdrom de la Seu d'Urgell. Foto: ACN

L'any acabava amb la notícia que l'aeroport de la Seu es començaria a construir al 2009 i que les obres durarien fins al 2010. L'obra comportaria un pressupost de 112 MEUR. La diputada socialista per Lleida Agnès Pardell Veà, fent balanç dels pressupostos del govern per a l'any 2008, informava que durant l'estiu de 2008 s'acabaria d'expropiar el 15% del terreny de sòl que faltava i que es duria a terme l'estudi aeronàutic i també el Pla director del futur aeroport.

MPB

Més informació

www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions
www.laseu.org
www.seudigital.cat

8 AEROPORT DE LLEIDA-ALGUAIRE



El mes d'abril la Generalitat aprova el projecte constructiu i l'estudi d'impacte ambiental del Pla director de l'aeroport de Lleida. Això permet treure a licitació les obres de la primera i segona fase de construcció de l'aeroport. El mes de juliol, el DPTOP adjudica la primera fase de les obres, que s'endeguen a l'estiu, i el desembre n'adjudica la segona fase. A final d'any es fan els moviments de terres i els treballs d'aplanament dels terrenys per a la construcció de la futura pista. D'altra banda, els expropiats per la construcció de l'aeroport rebutgen el preu fixat per la Junta d'Expropiacions i reclamen compensacions complementàries.

Antecedents | 2004:10; 2005:7; 2006:9



El mes de novembre de 2006 el Govern de la Generalitat va publicar al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* (DOGC) el Pla director de l'aeroport de Lleida, definitivament aprovat i amb les al·legacions incorporades després del procés d'exposició pública. La previsió d'un aeroport a l'àrea de Lleida provenia d'una decisió del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), presa l'any 2004. El Pla d'Aeroports de Catalunya [119] de l'any 2007 recollia aquest projecte amb l'objectiu de crear un aeroport regional. L'aeroport de Lleida-Alguaire seria el primer promogut i construït íntegrament per la Generalitat. A final de 2008 hauria d'estar a punt, i se'n feia una previsió de trànsit anual d'entre 400.000 i 500.000 passatgers, i 6.000 t anuals de mercaderies.

L'aeroport se situaria en una finca de 367 ha entre Alguaire, Almenar i Almacelles, a

15 km de Lleida. Tindria un accés des de la carretera N-230, amb previsió d'ampliar-lo des de l'autovia de nova construcció A-14 (Lleida-Aran), indirectament des de l'A-22 (Lleida-Osca) i amb ferrocarril per Almacelles i més endavant amb la línia del FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT [59] i el FERROCARRIL TRANSVERSAL DE CATALUNYA [71].

La Generalitat aprova el projecte constructiu de l'aeroport

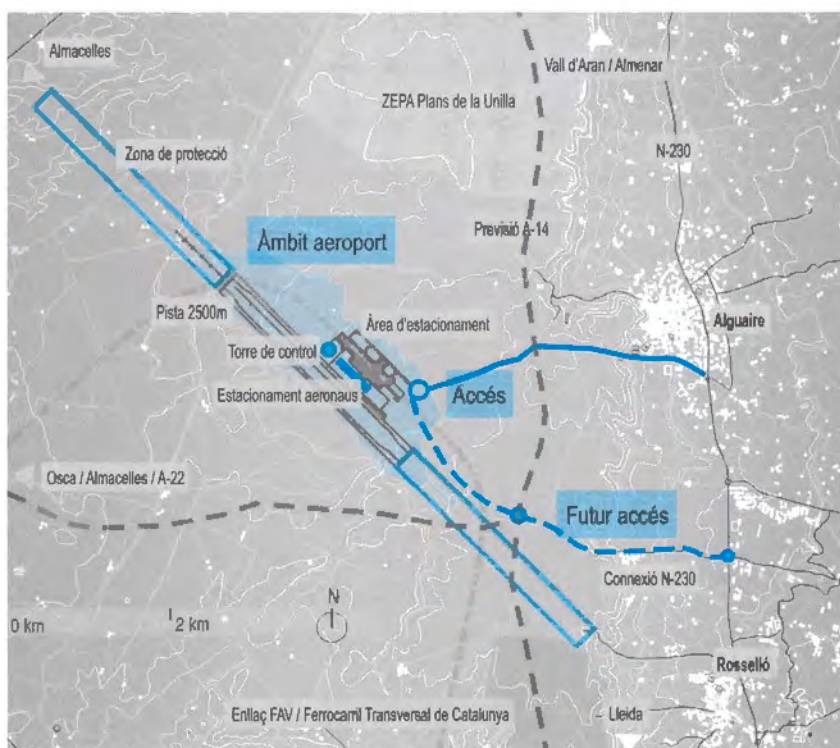
El mes d'abril, la Generalitat va aprovar el projecte constructiu i l'estudi d'impacte ambiental del Pla director de l'aeroport. Un cop fet això, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va anunciar la licitació de les obres de la primera i segona fase de construcció de l'aeroport per 46 i 26 MEUR, respectivament. La primera fase d'obres incloïa la construcció de la pista i l'àrea d'estacionament d'aeronaus, i instal·lacions auxiliars dels serveis. La segona,

preveia la construcció de les instal·lacions i edificis necessaris per posar en marxa l'aeroport. Finalment, en la tercera fase de construcció de l'aeroport, es preveia atorgar la concessió de la gestió de l'aeroport. L'empresa o grup d'empreses que obtinguessin aquesta concessió seria l'encarregada de construir i finançar la terminal definitiva i la torre de control, a fi de poder iniciar l'exploració de l'aeroport a ple rendiment.

La Generalitat havia informat favorablement de l'impacte ambiental, tot i que hi establí una sèrie de mesures correctores, entre les quals destacava el fet de compensar la pèrdua de l'hàbitat d'aus estepàries. Aquesta compensació es faria en unes terres properes a l'aeroport en què s'hauria de seguir un criteri de cultius perquè es poguessin convertir en hàbitat de les espècies que fugissin de l'àrea ocupada per la infraestructura. Aquesta decisió no va ser ben rebuda pels veïns de la zona, ja que consideraven que els privaven de reg. No obstant això, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) i els veïns van iniciar negociacions per possibles compensacions.

La Generalitat adjudica les obres de l'aeroport

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va adjudicar el mes de juliol, per mitjà de l'empresa pública Gestió d'Infraestructures, SA (GISA), la primera fase de les obres a la unió temporal d'empreses formada per Dragados SA i Obrium, Urbanismo y Construcciones, SLU, per un import de 29,5 MEUR. Les obres d'aquesta primera fase s'havien d'iniciar a l'estiu. Incloïen la construcció del camp de vols, amb la pista d'enlairament de 2.500 m de longitud per 45 d'amplada, la qual admetria avions de més de 150 passatgers com l'Airbus 320 i 321 i també avions de transport de mercaderies. Així mateix es construïren els carrers d'enllaç entre la pista i l'àrea d'estacionament amb les instal·lacions auxiliars (serveis contra incendis, emergències mèdiques, àrea de combustibles, etc.), els carrers de la zona de serveis i





Vista general de les obres de l'aeroport. Foto: Àlex Tarroja

la connexió amb la carretera d'accés a l'aeroport. També es construiria l'àrea d'estacionament d'avions, amb una dimensió de 30.600 m² i capacitat per a vuit avions, tres del tipus avioneta, un del tipus d'aviació corporativa (uns 30 passatgers) i quatre de comercials com l'Airbus 321.

La primera setmana de desembre, el DPTOP, a través de GISA, va adjudicar la segona fase de les obres de l'aeroport amb un pressupost de 21,5 MEUR. Aquesta fase incloïa una terminal provisional i una sèrie d'edificis i instal·lacions necessaris per tal de posar en marxa l'aeroport: centre d'emissors, edifici contra incendis, central elèctrica, magatzems, sistema de llums d'aproximació i una estació de subministrament de combustible.

A final d'any, s'estava fent el moviment de terres i els treballs d'aplanament dels terrenys per a la construcció de la futura pista, d'acord amb el calendari previst. D'altra banda, es preveia aprovar de manera imminent el projecte de la torre de control, corresponent a la tercera fase de les obres, que s'integraria a la terminal ja ad-

judicada i que serviria perquè l'aeroport pogués funcionar amb totes les garanties.

L'impacte econòmic de l'aeroport

La Diputació de Lleida, la Cambra de Comerç de Lleida, la Caixa i l'Ajuntament d'Alguaire van impulsar l'elaboració d'un estudi sobre l'impacte econòmic que comportaria la creació de l'aeroport, tant a nivell directe com dels àmbits empresarials potencials que podrien instal·lar-se a Lleida a partir de la seva construcció. El mes de juliol es van fer públiques les conclusions, que atribuïen a l'obertura de l'aeroport un impacte econòmic per al conjunt de la província de 44 MEUR anuals i la creació de 1.140 llocs de treball en els primers quatre anys de funcionament. Segons la consultora encarregada de realitzar l'estudi, Capgemini Consulting, aquestes xifres s'assolirien sempre que s'implantessin les vies de comunicació d'interconnexió de l'aeroport amb el territori que s'havien previst. L'estudi també preveia que l'aeroport gestionés a curt termini un volum aproximat de 4.500 t de mercaderies l'any i que el nombre de passatgers s'apropés als 530.000.

Retard i desacord en les indemnitzacions per les expropiacions

Els propietaris afectats per l'expropiació de terrenys per la construcció de l'aeroport van denunciar a principi de la tardor que s'estaven endarrerint molt les indemnitzacions i que se sentien discriminats respecte als propietaris dels terrenys expropiats per construir el centre penitenciari de Tàrraga. Les negociacions entre la Generalitat i els propietaris havien començat el mes d'abril de 2006, però els propietaris no van acceptar l'oferta d'indemnitzacions del Govern, que es concretava en 2,2 €/m² per a les parcel·les de seca (un 90% del total) i en 3,9 €/m² per a les de regadiu. Per això, la Generalitat va acordar resoldre definitivament els litigis mitjançant un procés d'expropiacions.

El mes de novembre de 2007, els afectats van celebrar una assemblea per valorar la darrera oferta de la Generalitat, de 3,6 €/m². El conjunt de propietaris en bloc la van rebutjar. El portaveu dels propietaris, Carles Roma, va explicar que no acceptarien menys de 5,6 €/m², que era el preu que s'havia donat a les finques de la presó de Tàrraga.

A final d'any, però, la Junta d'Expropiacions va fixar el preu en 2 €/m². Roma va anunciar que, un cop rebuda la notificació oficial, sol·licitarien una reunió amb representants de l'Administració per a reclamar compensacions complementàries. En cas de no aconseguir-les, no descartaven presentar un contenciós administratiu per obtenir un preu més elevat per les seves finques.

JRL-X3EA

Més informació

www.gencat.net/ptop



Obres de construcció de la terminal de l'aeroport de Lleida-Alguaire. Foto: Àlex Tarroja

9 AEROPORT DE REUS



El 2007 és l'any de l'inici de l'aplicació del recentment aprovat Pla director de l'aeroport de Reus. El pressupost de l'aeroport per a aquest any quadruplica el pressupost de l'any anterior i s'hi liciten i inicien les obres que l'han d'equiparar, en volum de passatgers, amb l'aeroport de Girona. L'establiment a l'aeroport de Reus de la segona base operativa de Ryanair a Catalunya i la tercera de l'Estat espanyol fa que les expectatives de creixement per a la instal·lació siguin favorables. Tanmateix, el traspàs de la gestió de l'aeroport a la Generalitat no es fa efectiu durant el 2007, malgrat estar previst inicialment.

Antecedents | 2003:9; 2004:11; 2005:8; 2006:10



L'aeroport de Reus es va construir el 1935 com a aeròdrom militar en terrenys dels municipis de Constantí (Tarragonès) i Reus (Baix Camp). Situat a 4 km de Reus i a 10 km de Tarragona, el 1956 va començar a donar servei a vols nacionals i internacionals, amb moviments reduïts, principalment de vols xàrter lligats al sector turístic. Les instal·lacions, gestionades per Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), constaven l'any 2007 d'una pista principal pavimentada de 2.445 m de llarg per 45 m d'ample, i una altra de sòl natural compactat de 950 per 35,5 places d'estacionament per a avions amb una capacitat de cinc moviments per hora, i dues terminals, una de les quals estrenada el 2006, de 4.050 i 3.760 m² i un mòdul de facturació de 820 m².

L'any 2006 es registrà un rècord històric de passatgers, amb 1.385.157 de persones transportades.

Vols i companyies

L'any 2007 va començar amb l'anunci de la directora de vendes de Ryanair per Europa, Sinead Finn, sobre la voluntat de la companyia d'establir la segona base operativa a Catalunya (la tercera de l'Estat espanyol) a l'aeroport de Reus, amb la condició que AENA fes una ampliació de l'aeroport per tal que pogués allotjar més avions seus. Davant de la demanda de l'aerolínia, Isaac Sanromà, president de la Cambra de Comerç de Reus, va reconèixer que les deficiències de l'aeroport eren un handicap i va emplaçar polítics, societat civil i món empresarial a demanar l'execució el més aviat possible del Pla director de l'aeroport, aprovat l'any 2006.

No va ser fins al darrer trimestre de 2007 quan es van intensificar les negociacions per a aconseguir la base de Ryanair a l'aeroport de Reus, i va ser a principi d'octubre quan el secretari de Mobilitat de la

Generalitat, Manel Nadal, va anunciar el compromís del Govern català de posar els recursos necessaris per a aconseguir els vols de Ryanair i els d'altres companyies que volguessin venir a Reus.

En aquest sentit, a mitjan novembre l'alcalde de Reus, representants del Govern de la Generalitat, la Diputació de Tarragona i la Cambra de Comerç de Reus es van reunir amb el cap d'operacions de Ryanair, Michael Cawley, i van aconseguir la implantació de la segona base operativa de Ryanair a Catalunya a l'aeroport de Reus. El desenvolupament de la base es faria en dues etapes, la primera de les quals acolliria dos aparells, i en la següent faria possible arribar als sis avions.

Pel que fa a la resta de companyies, l'alcalde de Reus, Lluís Miquel Pérez (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va anunciar a mitjan gener que s'havia arribat a un acord amb el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) per a mantenir les subvencions que permetien que hi hagués dos vols diaris d'Air Nostrom entre Reus i Madrid. Fins i tot va apuntar que aquest servei podria ampliar-se enllaçant també Reus amb les illes Balears.

Inversions i infraestructures

L'any 2007 es caracteritza per una important aportació econòmica per a noves infraestructures per a l'aeroport de Reus que, amb 23.018.000 euros, quadruplicava el pressupost de 2006 i superava el pressupost de l'AEROPORT DE GIRONA-COSTA BRAVA [6].

A mitjan gener, i només dos dies després de l'anunci de Ryanair, AENA va adjudicar les obres per a la reforma integral i ampliació de la terminal de sortides, així com de la construcció d'un nou edifici, de 4.000 m², dedicat exclusivament a la facturació i que havia de permetre derivar tasques que fins llavors s'havien portat a terme a la terminal de sortides. La termi-





Nova terminal d'arribades de l'aeroport de Reus Foto: Àlex Tarroja

nal remodelada es podria posar en funcionament a final de 2008.

A mitjan febrer AENA va posar en marxa les inversions previstes al Pla director de l'aeroport de Reus, i va licitar l'expedient per a la redacció del projecte de construcció del nou edifici terminal, que substituirà les terminals actuals, i un nou aparcament. El pressupost de licitació per a la redacció del projecte va ser de 3.799.500 euros, amb un termini d'execució de 45 mesos. Les noves instal·lacions havien de comptar amb una superfície de 51.800 m² i havien de permetre assumir, segons Amparo Brea, directora d'infraestructures d'AENA, fins a set milions de passatgers anuals a partir de l'any 2011. L'edifici, de dues plantes i ubicat als terrenys de l'antiga base aèria militar de l'aeroport de Reus, havia de disposar de vuit passarel·les fixes, trenta-sis mostradors de facturació, set controls de seguretat i vuit punts de recollida d'equipatges. Això havia de permetre aconseguir un tràfic de 2.893 passatgers i de dinou aeronaus per hora. D'altra banda, també es va licitar un nou aparcament, de 88.000 m² per a estacionament en alçada i 56.000 en superfície, amb

1.800 places públiques per a vehicles, 170 places per a cotxes de lloguer, 60 autocars i 130 taxis. El projecte de construcció es va adjudicar a principi de novembre a l'UTE formada per les empreses INITEC, Blancafort Reus SCP i Francisco Benítez Arq.

Aquestes obres havien de permetre a l'aeroport de Reus posar-se al mateix nivell de tràfic que altres com els de Bilbao o Girona.

A principi del mes de maig, Amparo Brea va anunciar que ja s'havia licitat la instal·lació d'un nou sistema d'inspecció d'equipatge de bodega que incloïa bàscules, cintes, desviadors i elevadors, entre altres. I a final del mateix mes, el Consell d'Administració d'AENA va aprovar l'inici de l'expedient d'adequació i ampliació de la plataforma d'estacionament d'aeronaus de l'aeroport de Reus. L'obra, amb un import total de 13.066.526 euros, tenia un termini d'execució de tretze mesos i consistia en l'ampliació de la plataforma d'estacionament d'aeronaus, amb una extensió total de 55.000 m² en formigó hidràulic, a més de la construcció d'un nou carrer de connexió a la plataforma en una de les capçaleres de

pista amb aglomerat asfàltic. L'obra també incloïa la reparació de les lloses malmeses de la plataforma, així com la pavimentació de les illetes existents. A més, s'inclouien les actuacions necessàries de drenatge, abalisament, senyalització i il·luminació, així com l'adequació de les instal·lacions de la plataforma ja existents. Després de l'adequació i ampliació de la plataforma l'aeroport havia de tenir un total de catorze llocs d'estacionament d'aeronaus, nou més que els que hi havia fins llavors.

Tot a punt per al traspàs de competències

Respecte al traspàs de competències dels aeroports de Reus i Girona i l'AERODROM DE SABADELL [2006 5], que estava previst per a final de 2007, a principi d'octubre, Manel Nadal anunciava la recent constitució d'una empresa anomenada Aeroports Públics de Catalunya que havia de ser la titular dels aeroports catalans, els quals estarien gestionats per unes entitats gestores (PLA D'AEROPORTS DE CATALUNYA [119]). En el cas de Reus, el nou ens hauria d'estar format per la Generalitat, l'Ajuntament de Reus, la Cambra de Comerç de Reus i la Diputació de Tarragona, i substituiria les funcions que fins llavors havia desenvolupat el Consorci del Camp.

L'any 2007 va ser l'any de la posada en marxa de les inversions previstes al Pla director, que juntament amb la decisió de Ryanair d'ubicar-hi la seva segona base operativa a Catalunya, havien de convertir l'aeroport de Reus en un nucli aeroportuari important, ja no només per al Camp de Tarragona sinó per al conjunt del Principat. De cara al 2008 queda pendent l'inici del procés de traspàs de les competències de gestió de l'aeroport a la Generalitat.

JOS

Més informació

www.aena.es