



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

Ernest Maragall, conseller d'Educació

Polèmica de l'aigua

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

La sequera omple Sau

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

Societat

INFRAESTRUCTURES ■ EL FUTUR DE L'AEROPORT

La nova terminal del Prat va tard

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

Quim Torrent
BARCELONA

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

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

Les xifres

62

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

82

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

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

Però, com en la majoria

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

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



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

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

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

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

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