

**BARAJAS GANA.** LA EXPANSIÓN DEL AEROPUERTO DE BARCELONA LLEVA RETRASO

**VIENE DE LA PÁGINA 1**

Desde AENA se relativiza esta situación, en un intento de no empañar el trabajo realizado durante años. Sobre todo, no quieren que se empañe por cuestiones ajenas al organismo, ya que las conexiones con la ciudad son competencia exclusiva del Gobierno regional, en el caso del metro, o del Ministerio de Fomento, en el caso del cercanías (el Ejecutivo se ha comprometido llevar el tren hasta la nueva terminal). La experiencia de los gestores de aeropuertos es que el vehículo privado es el medio más usado por los usuarios del puente aéreo, a tenor de la situación de colapso de los actuales aparcamientos. Los viajeros que prefieran el metro deberán esperar aún algunos meses, tiempo que los responsables políticos minimizan ya que no se ampliará el número de vuelos hasta después del verano, fecha en que se espera estén todos los servicios preparados al ciento por ciento.

El edificio terminal de Barajas (T-4) tiene capacidad para dar servicio a más de 35 millones

*La nueva terminal de Barajas tendrá una capacidad para dar servicio a más de 35 millones de pasajeros al año*

de pasajeros al año, con una capacidad de procesamiento de 10.400 pasajeros en hora punta. De aspecto futurista, el T-4, tiene una superficie de 470.261 metros cuadrados, distribuidos en seis niveles.

El edificio satélite (T-4S) complementa al anterior. Tiene capacidad para 15 millones de pasajeros al año, en una superficie de 286.984 metros cuadrados. Ambas infraestructuras estarán comunicadas por un sistema automatizado de transporte de pasajeros, más conocido como Automatic People Mover, que conectará ambos edificios en poco más de cuatro minutos, con un intervalo de paso de trenes de dos minutos en horas punta y un periodo de estancia en la estación de 30 segundos. El servicio con 19 trenes sin conductor estará operativo las 24 horas del día. La nueva área contará, además, con un aparcamiento con capacidad para 8.885 plazas.●

# El Prat seguirá colapsado y sin poder crecer dos años más

ÓSCAR MUÑOZ  
| BARCELONA

El aeropuerto de Barcelona comenzará a respirar en el 2008. La saturación de las instalaciones de El Prat, especialmente de los servicios para los viajeros, acabará en el primer trimestre de ese año cuando, si se cumple el último calendario que se ha fijado AENA –el ente estatal gestor de los aeropuertos–, abrirá la nueva área terminal sur. Las ampliaciones que se han hecho y que continúan realizándose en las terminales actuales –ahora se trabaja entre la A y B– sólo permitirán aliviar esta congestión, que no es poco. Pero el gran salto que debe permitir que El Prat pase de los más de 24 millones de pasajeros del 2004 a 40 millones sólo será posible con esa nueva zona que se construye entre las dos pistas principales.

Esta área terminal sur es clave para poder atender el aumento de viajeros que propiciará la tercera pista. Esta última infraestructura comenzó a utilizarse en septiembre del 2004, aunque en un volumen inferior al previsto debido al ruido que ocasionan los despegues y aterrizajes en áreas próximas y que han obligado a redefinir la trayectoria de los aviones varias ocasiones. Medios económicos –con la Cambra de Comerç al frente– y políticos –el conseller de Obres Públiques, Joaquim Nadal, entre ellos– han planteado la necesidad de ampliar el campo de vuelo. Estas propuestas colisionan con la defensa del entorno natural del aeropuerto, defendida por el conseller de Medi Ambient, Salvador Milà, y por grupos ecologistas.

La otra obra imprescindible en este proyecto de ampliación es la nueva torre de control. La actual perderá parte de su visión cuando las nuevas terminales estén acabadas. Por ello, sólo se usará en casos de emergencia. Aún no hay fecha de estreno

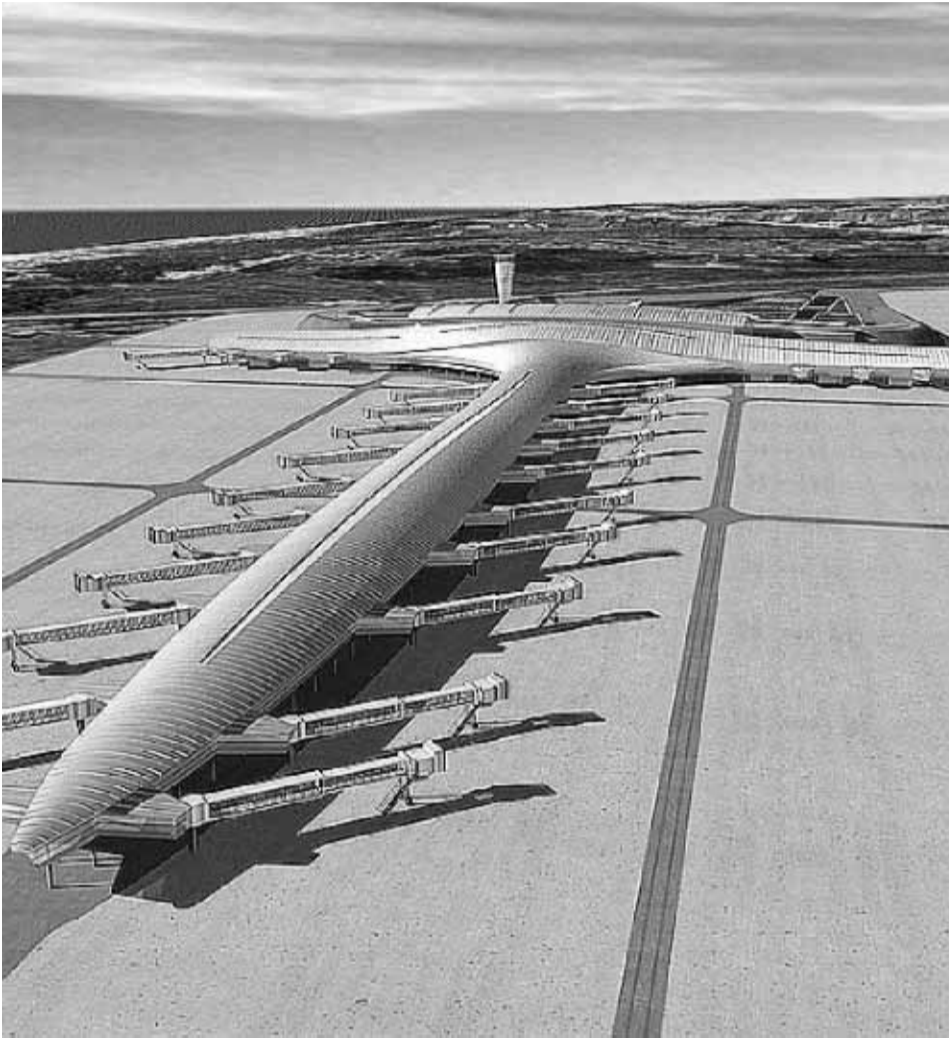


Imagen virtual de la nueva área terminal sur, que se prevé estrenar en el 2008

para esta torre, en la que se han invertido trece millones de euros. Cuando comenzaron las obras, los responsables del aeropuerto anunciaron que estaría lista a finales del presente año. Ahora hablan del 2006 sin precisar más.

Tal y como va a pasar en Barajas con la entrada en servicio de las nuevas terminales, en El Prat, la distribución del pasaje será muy distinta a la actual. A partir del año 2008, el centro del aeropuerto comenzará a trasladarse de manera progresiva a la zona entre pistas. Las previsiones es que esta nueva área sur concentre el 70% de los viajeros. Ésta es la razón por la que se ha decidido que el metro (línea 9) y el tren de cercanías lleguen a las dos zonas pero el AVE únicamente tenga

estación en las nuevas terminales. Las obras de estas nuevas terminales también acumulan retrasos ya que inicialmente debían abrirse a principios del 2007. El proyecto es

*La ampliación cuesta 2.740 millones; la mitad de la inversión se ha ejecutado y el 90% de las obras ya ha comenzado o acabado*

del arquitecto Ricardo Bofill –autor de la otra gran ampliación del aeropuerto, la que se llevó a cabo para los Juegos Olímpicos de 1992–. La

inversión supera los 478 millones de euros. El edificio, de 525.000 m<sup>2</sup> de superficie, tendrá forma de avión, y constará de un área que concentrará la facturación, seguridad, emigración-inmigración y recogida de equipajes. También dispondrá de una gran zona comercial y de servicios, la mayor del aeropuerto. Los tres diques, uno frontal y dos laterales, estarán destinados a las áreas de espera, embarque y desembarque de pasajeros, que en todo momento estarán en un mismo nivel. El vial de acceso enlazará de manera independiente para las salidas y para las entradas.

La ampliación del aeropuerto de El Prat requiere de una inversión global de 2.740 millones de euros. Según los últimos datos aportados por AENA, está ejecutada cerca de la mitad, aunque ya se ha iniciado o finalizado el 90% de las obras previstas en el plan. Cuando la ampliación se haya completado, se habrá pasado de una superficie total de 845 hectáreas en el 2000 a 1.533. Las terminales sumarán 670.000 m<sup>2</sup> (hace cinco años, ocupaban 103.000 m<sup>2</sup>). De las 52 operaciones por hora que se hacían

entonces se pasará a 90. En el 2000 había 70 posiciones de estacionamiento de aviones. Con la ampliación finalizada, habrá 168. De los 114 mostradores que había antes de la aprobación del plan, se pasará a 314 una vez acabadas las obras. La carga también crecerá de manera espectacular. En el 2000 había 35.000 m<sup>2</sup> dedicados al transporte de mercancías. En el futuro se llegará a 160.000 m<sup>2</sup>. AENA deja la puerta abierta a nuevos crecimientos con la construcción de una nueva terminal satélite, con capacidad para entre 15 y 20 millones de pasajeros anuales, situada frente a la que ahora se construye y que se enlazaría con ésta mediante un sistema automático de transporte similar al que Barajas tiene en su satélite.●

## El cierre de mezquitas satura las que quedan en Santa Coloma y Badalona

LUIS BENVENUTY  
| BADALONA / SANTA COLOMA

Las mezquitas de Santa Coloma de Gramenet y Badalona están saturadas, y algunos vecinos comienzan a estar hartos. El progresivo cierre de templos musulmanes en ambas ciudades, que para algunos aspectos funcionan como una única urbe, ha dado pie a un déficit de equipamientos religiosos que amenaza con revivir los problemas que se quisieron solucionar: oposiciones vecinales, enfrentamientos culturales, crispación social... En febrero la Guardia Urbana de Badalona cerró el oratorio del barrio de la Pau, de modo que sus fieles acuden ahora al más cercano, al del barrio de Llefià. “Durante quince años funcionamos sin problemas –dice su gestor, Mohamed Tatoon–, pero ahora los fines de sema-

na vienen hasta cuatrocientas personas, que en doscientos metros cuadrados no caben. Y lo peor es que la gente se nos está poniendo en contra. No les gusta ver tantos marroquíes juntos, pero una mezquita no puede cerrar sus puertas a nadie”.

A mediados del pasado mes un grupo de vecinos de este templo inició una recogida de firmas para evitar que “ante el progresivo cierre de mezquitas, la comunidad musulmana se concentre en el centro de culto de Llefià”. Se fomenta así lo que las autoridades querían evitar cuando cerraron el templo de la Pau: que los ciudadanos de toda la vida se enfaden con sus nuevos vecinos. La situación se agravará en los próximos días, con el inmediato cierre de la mezquita colomense de la calle Sant Andreu porque el propietario no quiere prorrogar el alquiler.

“Por ahora todo está tranquilo en



ÁLEX GARCÍA / ARCHIVO

Fieles en la mezquita de Badalona

las calles –concluye Tatoon–, pero irá a peor porque cada vez somos más inmigrantes y cada vez tenemos menos mezquitas. Las concentraciones que tanto disgustan a muchos vecinos crecerán”. El Ayuntamiento de Badalona aprobó este verano una moratoria que prohíbe la apertura de nuevas mezquitas durante un año. Esta suspensión estuvo precedida del intento municipal de propiciar la apertura de una única gran mezquita en Badalona que sustituyera a la de la Pau y Llefià. Pero el plan quedó sólo en la clausura del primero de los templos.

Así, los quince mil musulmanes que viven en Badalona y Santa Coloma disponen sólo de dos templos, el de Llefià y el del colomense parque de Can Zam. “Pero aquí apenas tenemos 100 m<sup>2</sup> en barracones y los fines de semana vienen hasta doscientas personas –dice Taufik Cheddadi, uno de sus responsables–. A veces ponemos las alfombras afuera, y el frío se aguanta bien, lo que no se aguanta es la lluvia. El problema es que los ayuntamientos dificultan la apertura de mezquitas para contentar a una parte de sus vo-

tantes. Los inmigrantes no votan”.

La mezquita de Can Zam fue una solución municipal de compromiso después de que docenas de vecinos se opusieran al funcionamiento del templo del barrio del Singlerlín. Ante la presión vecinal, aquel oratorio apenas pudo permanecer abierto durante la celebración del Ramadán del año pasado. En Can Zam la

*“Ahora todo está tranquilo, pero irá a peor porque cada vez somos más inmigrantes y cada vez tenemos menos mezquitas”, dice Tatoon*

situación es mucho más llevadera porque no vive nadie en los alrededores. “Lo que hace falta es una regulación específica de la apertura de mezquitas”. La Generalitat prepara una, quizás esté lista el año que viene. Entre tanto, los musulmanes de Badalona y Santa Coloma seguirán rezando a codazos.●