EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
05/06/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cod: 82530490
Página: 40
Sección: LOCAL Valor: 20.490,00 € Área (cm2): 1045,2 Ocupación: 86,63 % Documento: 1/2 Autor: CRISTINA BUESA I BARCELONA Núm. Lectores: 568000

Una gran infraestructura, a medias


Unos operarios trabajan en la colocación de vía en Parc Logístic, ayer.


Acceso a los andenes de Parc Logístic.

El metro unirá la Diagonal y la T-1 en la primera mitad del 2016

Las pruebas de la L-9 entre el aeropuerto y Zona Universitària se realizarán este otoño

El Govern descubre una de las estaciones ya acabadas, nunca mostradas hasta ahora

CRISTINA BUESA
BARCELONA

Las primeras pruebas con trenes del nuevo tramo de la L-9 se realizarán este otoño. El metro entre Zona Universitària y la T-1 del aeropuerto de El Prat completará su serpenteante periplo (tanto de trazado como de obras paradas y reanudadas) el primer semestre del 2016. Esa fue la fecha para inaugurar que anunciaron ayer el *president*, Artur Mas, y el *conseller* de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, en una visita a una de las 15 estaciones, la de Parc Logístic, ubicada junto a Mercabarna.

Mas y Vila descubrían de golpe dos de los secretos mejor guardados. Por una parte, el calendario claro con el que se trabaja. A pesar de que desde hace tiempo el 2016 es el año que se mantiene para el estreno, en momentos de incertidumbre parecía recomendable reconfirmar que era así. Por otra, la bien guardada estética de las controvertidas estaciones, algunas de las cuales superan los 50 millones de euros de presupuesto.

La de Parc Logístic es, junto con otras dos (Mercabarna y Europa-Fira), obra del arquitecto Jordi Garcés. Justamente este despacho descubre hoy en la Biennale de Venezia su trabajo en la L-9, en la exposición *Arquitectures empeltades*, que representa a Catalunya. Hubiera sido cuanto menos sorprendente que se mostrara el interior de alguna estación del metro barcelonés en la ciudad de los canales y en cambio se hubiera mantenido escondido en Catalunya.

TENTACIONES DE NO SEGUIR // Pero aparte de desvelar la sorprendente desnudez de las paredes de la nueva estación, el Govern quiso verbalizar que aunque han parado algunas obras por las estrecheces presupuestarias, hay otras en las que creen. «Hemos tenido muchas tentaciones de no hacerla», confesó el *president*, «el esfuerzo ha sido enorme, gigantesco, y no hace falta que digamos que si tuviéramos que decidirla ahora no la haríamos», subrayó. «Creemos que este es un pulmón de la actividad económica y por eso apostamos», describió Mas.

Todo en la L-9 es eso, gigantesco. El presupuesto, por ejemplo. Se llevan gastados 2.862 millones de euros y los nuevos 20 kilómetros hasta el aeropuerto (T-1 y también T-2, segunda terminal a la que ahora solo llega Rodalies) representarán 185 millones más. La decisión era dejar enterrados los 4.600 millones desembolsados hasta el momento o convencer a la Conselleria d'Economia de que era necesario dar un último empujón, aunque fuera dilatándolo en el tiempo hasta el 2016, y dar servicio a la zona de la Fira de Barcelona, L'Hospitalet y El Prat.

Toda la línea 9 del metro costará 5.942 millones. Será una de las líneas de metro automáticas (sin conductor) más largas de Europa. El otro extremo Sagrera-Can Zam se abrió al servicio entre finales del 2009 y septiembre del 2011. Queda paralizada *sine die* la construcción del tramo

El presupuesto de la L-9 es de casi 6.000 millones: la decisión era enterrar lo invertido o completar este tramo



EL PERIODICO DE CATALUNYA
BARCELONA
05/06/14
Prensa: Diaria
Tirada: 79.269 Ejemplares
Difusión: 61.485 Ejemplares
Cód: 82530490
Página: 41
Sección: LOCAL Valor: 12.703,00 € Área (cm2): 648,0 Ocupación: 53,71 % Documento: 2/2 Autor: CRISTINA BUESA I BARCELONA Núm. Lectores: 568000

ACN (JOSEP MOLINA) / CONSELLERIA DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT





Estación de Fira, obra del arquitecto japonés Toyo Ito.





ALEX R. FISCHER

central (Zona Universitària-Sagrera).

Antes de desplazarse a Parc Logístic, una reducida comitiva con el *president* y el *conseller* se paró en otra estación singular, la de Fira, ideada por el japonés Toyo Ito, que según explican quienes la han visto es el polo opuesto: ejecutada con minúsculos mosaicos, majestuosa.

En Parc Logístic, sin embargo, Garcés ha dejado las paredes y techos sin recubrir. Es hormigón desnudo. De hecho, parece equívocamente que esté por acabar. Hay hasta moho en las paredes por la humedad, un extremo que llamó tanto la atención del *president* que se acercó a tocarlo.

PRUDENTE POR UNA VEZ // Los 20 kilómetros entre Zona Universitària y el aeropuerto han estado dos años parados. Se empezó a trabajar de nuevo en marzo. Ayer, una docena de operarios se ayudaban de una máquina para montar la vía a escasos metros de la estación, donde las pantallas transparentes donde están las puertas automáticas mostraban todavía los precintos.

Recorrer los 20 kilómetros hasta la T-1 requerirá 30 minutos, por lo que se estudia poner trenes directos

«Las primeras pruebas comenzarán este octubre y en el primer semestre del 2016 se abrirá el tramo», reveló un prudente Vila para a continuación afirmar que podrían ser «más atrevidos» respecto a la fecha de estreno pero «para no parecernos a otras administraciones» optaron por esponjar la fecha en un inconcreto plazo de seis meses. Pero si los planes salen como está previsto, en enero del 2016 podría inaugurarse.

Ahora no se puede llegar en tren ni en metro a la T-1. Rodalies solo alcanza la T-2 y, si un usuario opta por este transporte, además de soportar una estación obsoleta, debe coger un autobús que le acerque hasta la nueva terminal, donde se concentra el tráfico de El Prat. Una de las críticas es que para recorrer esos 20 kilómetros se necesitará media hora de viaje, con lo que se estudia poner trenes directos o semidirectos. ≡