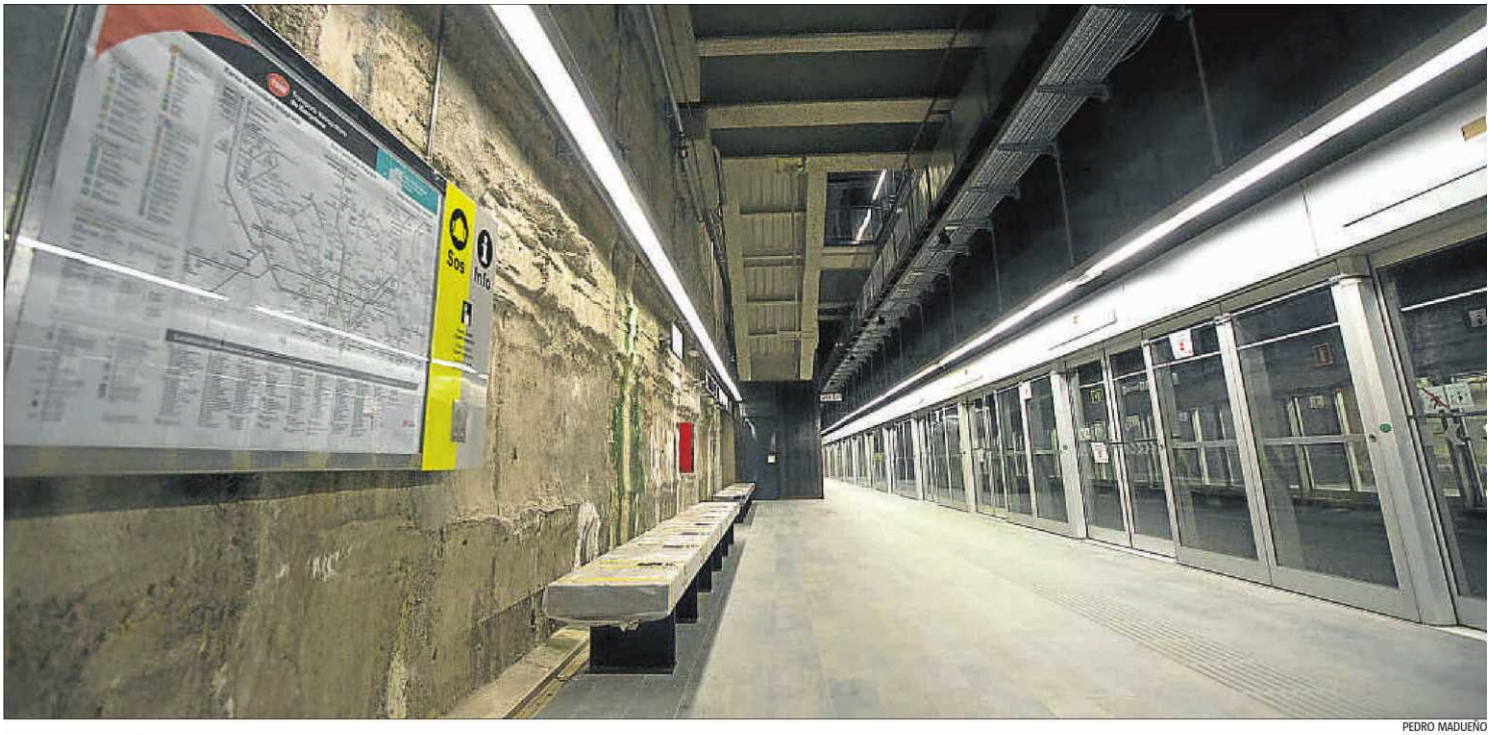
LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 05/06/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 82529742
Página: 1
Sección: LOCAL Valor: 9.630,00 € Área (cm2): 605,4 Ocupación: 58,08 % Documento: 1/3 Autor: LLUÍS SIERRA Barcelona Núm. Lectores: 780000



PEDRO MADUEÑO

Andenes sin viajeros. La estación Parc Logístic, de la línea 9 del metro de Barcelona, está prácticamente acabada

L9 M

Prioridad absoluta

La Generalitat se fija el objetivo de que el metro automático llegue al aeropuerto en febrero del 2016

LLUÍS SIERRA
Barcelona

Quince estaciones de la L9 del metro, entre Zona Universitària y el aeropuerto, entrarán en servicio durante el primer semestre del 2016. Si es posible, al Govern de la Generalitat le gustaría que ya a finales de febrero de ese año se pudiese llegar en metro automático, sin conductor, al Mobile World Congress, el mayor encuentro mundial del mercado de la telefonía móvil, cuyos responsables han insistido cada edición en la necesidad de que el suburbano metropolitano conecte la Fira con el aeropuerto.

El presidente de la Generalitat, Artur Mas, y el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, quieren ser, sin embargo, prudentes y han marcado el plazo más flexible del primer semestre del 2016 para que funcione este tramo de 20 kilómetros que hoy tiene toda la prioridad para conectar varias zonas metropolitanas de interés económico estratégico. Siguiendo su trazado están las universidades de Barcelona y Politècnica de Catalunya, el centro de l'Hospitalet de Llobregat y El Prat de Llobregat, el parque logístico de la Zona Franca, Fira Barcelona, Mercabarna y el aeropuerto con sus dos terminales

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 05/06/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 82529742
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 16.580,00 € Área (cm2): 1050,9 Ocupación: 100 % Documento: 2/3 Autor: LLUÍS SIERRA Barcelona Núm. Lectores: 780000

El tramo de Zona Universitària-Aeroport tiene 20 kilómetros y 15 estaciones que entrarán en servicio en el 2016



FUENTE: Google Earth

LA VANGUARDIA

Una inversión salvada a medias

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

(hoy el tren sólo llega a la T2). En palabras de Artur Mas, este tramo de la L9 enlaza el mundo del conocimiento, la docencia y la investigación con importantes "pulmones económicos" metropolitanos y de Catalunya. Esta importancia estratégica, recordó ayer el presidente al visitar la estación Parc Logístic, es lo que decidió a su gobierno a reanudar las obras de un tramo que, como el resto de la línea hasta Sagrera, se habían parado por falta de financiación en el 2011. Había muchos millones de euros *enterrados* en esa línea. De hecho, quedan otros muchos millones igual de *enterrados* en el tramo central de la L9, parado (faltan unos 4 kilómetros por perforar). El tramo que se estrenará en el 2016 habrá costado 2.862 millones de euros, de los que 184 se han comprometido en

OBRAS AVANZADAS

En octubre se iniciarán, por sectores, las pruebas de circulación

PREVISIÓN

El nuevo tramo transportará unos 23 millones de pasajeros al año

la fase de acabado, tras la reanudación de las obras.

El tramo al aeropuerto está casi terminado. Ya se dispone de los trenes sin conductor que operarán en esta línea. Ayer se mostró a los medios de comunicación la estación de Parc Logístic (véase la información adjunta), junto a las instalaciones del Consorci de la Zona Franca y Abertis. En los andenes ya están listas las puertas de seguridad para acceder a los trenes. En el amplio túnel se trabaja para instalar las vías. El resto de las estaciones está igualmente avanzado. Está previsto que en octubre se inicien ya las pruebas de circulación entre el aeropuerto y la estación de Mas Blau, pruebas que se extenderán a todo el tramo en el 2015.

Entre Zona Universitària y el aeropuerto hay 18 estaciones, pero no todas entrarán en servicio en el 2016. La del Camp Nou es una de las estaciones con vías superpuestas en dos niveles, y la inferior se necesitará como acceso de material al tramo central de la L9 que continúa paralizado, y por ello se mantendrá sin uso como estación de parada.

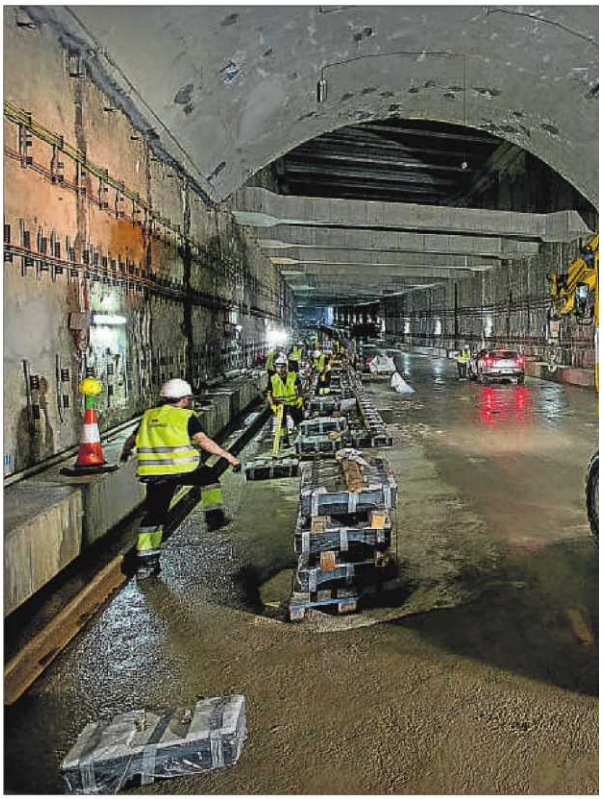
Las otras dos estaciones que quedarán aparcadas son las de Eixample Nord (La Ribera), en un entorno sin urbanizar y sin demanda de usuarios, y la de la Ciutat Aeroportuària, donde los edificios construidos (naves logísticas, oficinas...) están sin uso. El tramo de la L10 entre Gornal y Zona Franca tampoco se utilizará en los primeros años para transportes de pasajeros, sino como ramal técnico para los trenes, que llegarán a los talleres por un trazado elevado, en viaducto, en la Zona Franca. Fuera de calendario, sin previsión de reanudar los trabajos, queda todo el largo tramo central de la L9) entre la Zona Universitària y la Sagrera.

La previsión actual es que, cuando entre en servicio el tramo hasta el aeropuerto, se transporten por él unos 23 millones de pasajeros al año, cifra que cuadruplicaría los 8 millones que usan los dos ramales de la L9-L10 que parten de Sagrera hacia Can Zam y Gorg.

Artur Mas llamó la atención ayer sobre el detalle de que esta era su primera visita de obras como presidente de la Generalitat (como conseller en el 2002 sí había estado en obras de la L9). pero centró su intervención en destacar las dificultades financieras de la Generalitat y el esfuerzo por salvar algunas de las inversiones de más importancia que estaban iniciadas cuando accedió a la presidencia en el 2010. Afirmó que si hoy se plantease de inicio una inversión como la que requiere la L9, no la hubiesen asumido,

"Brutalismo arquitectónico" en la Biennale

La estación de Parc Logístic que ayer visitó Artur Mas es una de las de la L9 encargadas al arquitecto Jordi Garcés. Llama la atención que las paredes en vestíbulos y andenes aparecen como inacabadas, irregulares, con el hormigón armado desnudo (tal como quedó tras quitar el encofrado). En la superficie de las paredes quedan las huellas en colores (verde, blanco) de las filtraciones de agua y del hormigón líquido que se deslizó. El conseller de Territori, Santi Vila, lo calificó de "brutalismo arquitectónico". Esta estación opta a un premio en la Bienal de Venecia de este año. Otros arquitectos que han diseñado estaciones de la L9 son Toyo Ito, Manuel Riusánchez, Fermín Vázquez, Forgas/Ylla y Ramon Sanabria.



Trabajos en el túnel junto a la estación de Parc Logístic

Suma y sigue

ANÁLISIS



Óscar Muñoz

La L9 bate todos los récords habidos y por haber. La que en su día fue presentada como la línea de metro más larga de Europa, se ha convertido, por su elevado coste –estratosférico vistos los números a día de hoy–, en una pesadilla sin final. En tiempos de jolgorio económico se la dotó de todo lujo de prestaciones. Iba a ser, también, la línea más moderna del continente. Lo nunca visto: túneles con dos pisos, estaciones bajo profundos pozos equipados con ascensores sincronizados con los trenes, convoyes automatizados, sin conductor, estaciones de autor con acabados de cinco estrellas... Y, para agradar a todos y evitar sustos –¡ay, el efecto Carmel!– el trazado se modificó una y otra vez dibujando caprichosos recorridos. Para comprobarlo, sólo tienen que ver el plano de esta página.

Así las cosas, llegó la crisis, con ella se cerró el grifo presu-

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 05/06/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 82529742
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 10.032,00 € Área (cm2): 630,6 Ocupación: 60,51 % Documento: 3/3 Autor: LLUÍS SIERRA Barcelona Núm. Lectores: 780000



PEDRO MADUEÑO

Artur Mas examina una pared de hormigón en el vestíbulo de la estación de Parc Logístic



PEDRO MADUEÑO

puestario. La L9 se quedó sin dinero. No fue para menos. El PDI 2001-2010 había estimado su coste en 1.948 millones de euros, 2.248 millones con los trenes. Hoy, las cuentas son escalofriantes. La Generalitat calcula que toda la obra valdría 5.942 millones. Pero si se suman los costes de financiación y los pagos diferidos (hay un buen número de estaciones en concesión) serían ¡16.000 millones! Sin comentarios.

Actualmente sólo funciona una parte de la línea. Son los ramales de Santa Coloma y Badalona hasta la Sagrera, estrenados entre el 2009 y el 2010. El recorrido desde Zona Universitària hasta el aeropuerto sigue en obras con planes de apertura en el 2016. Para acabarlo hacen falta 206 millones que la Generalitat pretende lograr endeudando la sociedad Ifercat, la *propietaria* de la línea. Mientras se cierran los acuerdos con los bancos, la administración catalana adelantará 184 millones vía presupuestos. No hay noticias del brazo de la Zona Franca. Y mucho menos del trayecto central, paralizado sine die, que debe enlazar la Sagrera con Zona Universitària, con dos tuneladoras dormidas en sus galerías. Para completarlo se necesita la friolera de 850 millones. Suma y sigue.

pero que se decidió al menos seguir con el tramo al aeropuerto por su interés estratégico en la economía y la movilidad, pero que ha costado una gran esfuerzo inversor. Reconoció que las obras del tramo central de la L9 seguirán mucho tiempo paradas. Más inversión en esta línea significaría, insistió el presidente, aplicar más recortes en ámbitos básicos para el estado del bienestar como la educación, la sanidad, la vivienda o la lucha contra el paro.

Mas aprovechó para reclamar celeridad al Ministerio de Fomento en el proyecto no iniciado de tren lanzadera entre las dos terminales del aeropuerto. Esta conexión entre las terminales debería resolverse, según el presidente, antes de que se plantee la alta velocidad en otros aeropuertos.

EXCEPCIONES

Tres estaciones, entre ellas la del Camp Nou, no entrarán aún en servicio

AEROPUERTO

Artur Mas reclama a Fomento la lanzadera entre las terminales de El Prat

Los planteamientos y prioridades del Govern de la Generalitat en materia de metro fueron cuestionados ayer, otra vez, por Alberto Fernández Díaz, presidente del grupo municipal popular de Barcelona. El dirigente del PP afirmó que Artur Mas "menosprecia a Barcelona con los constantes retrasos de la L9" y pidió que el metro llegue antes a barrios y vecinos (los del tramo central de la línea) que no cuentan con este medio de transporte que al aeropuerto.

También Jaume Collboni, candidato socialista a la alcaldía de Barcelona, terció en el debate esgrimiendo al alcalde Xavier Trias "que lidere ante la Generalitat la llegada del metro a la Zona Franca", a barrios como el de la Marina del Port Vermell, que debería servirse del ramal de la L10.●

@ BAJAMOS A LAS PROFUNDIDADES DE LA NUEVA L9 DEL METRO
http://bit.ly/Te400e