

INFRAESTRUCTURAS

Andorra-La Seu, nuevo aeropuerto comercial

La antigua instalación de los Pirineos recibe todas las autorizaciones para admitir vuelos de pasajeros a partir del próximo 8 de enero

JAVIER ORTEGA FIGUEIRAL
La Seu d'Urgell

El pasado 11 de noviembre fallecía, con 97 años, Josep Betriu i Tàpies, empresario catalán establecido en Andorra desde 1945. Este promovió la construcción del aeropuerto de La Seu d'Urgell, instalación que ha recibido la autorización de la Agencia Española de Seguridad Aérea para operar comercialmente a partir del 8 de enero.

Junto al holding Becier, Betriu creó Dausa, Desarrollo del Alto Urgel SA con el objetivo de construir un aeropuerto privado como entrada y salida a un territorio históricamente mal comunicado. Aquella fue la primera apuesta aérea por Andorra y el Alt Urgell desde 1932, cuando se realizaron varios vuelos experimentales sin continuidad. Así, a partir de 1975 Dausa invirtió cerca de 3.000 millones de pesetas, unos 18 millones de euros, que dejaron lista la pista de vuelo tres años después, pudiéndose realizar ya entonces algunos vuelos de prueba, como el que llevó al obispo y copríncipe Martí Alanís junto a los consellers del gobierno andorrano a conocer su pequeño estado desde el cielo. El aeropuerto quedó totalmente operativo en 1980, aunque varias trabas burocráticas retrasaron hasta verano de 1982 su apertura al tráfico aéreo comercial, programándose tres vuelos diarios de la compañía Aviaco desde Barcelona. La ruta, cuyo déficit estaba enjugado por ayudas públicas, la operaba un Fokker 27 y a pesar de las buenas intenciones su ocupación siempre fue muy baja, salvo durante las inundaciones de noviembre de ese mismo año, cuando resultó fundamental para transportar ayuda y personal. La línea, a pesar de alargarse hasta Palma, sólo sobrevivió dos temporadas, cancelándose los vuelos comerciales prácticamente en coincidencia con la apertura del túnel del Cadí, que mejoró notablemente la comunicación por carretera.

Desde entonces, el aeropuerto quedó en letargo, por lo que no se desarro-



MERCÈ GILI / ARCHIVO

El aeropuerto, el día que se inauguró, hace ahora cuatro años

llaron todas las obras previstas, como la zona franca, un área industrial, varios hangares y el proyecto estrella: un monorraíl para comunicarlo con Andorra la Vella. Durante años hubo varias intentonas de hacer revivir la instalación, aunque ni siquiera los Juegos del 92, con La Seu como subselección olímpica, lo consiguieron.

Finalmente, en el 2007 el entonces conseller Joaquim Nadal negoció con Betriu la compra de su aeropuerto. El Incasòl abonó al promotor ocho millo-

Una compañía catalana está interesada en establecer dos vuelos diarios con Barcelona

nes de euros, invirtiéndose a continuación otros cuatro más destinados a desarrollar trabajos de adecuación para reinaugararlo en el 2010, aunque estuvo restringido a la aviación general y deportiva.

“El Govern invirtió 12 millones en una instalación a la que se le podía sacar aún mucho más partido, aunque por ello era fundamental implicar activamente a Andorra en la nueva fase,

pues será la más beneficiada”, indica Ricard Font, secretario de Infraestructuras i Mobilitat de la Generalitat y presidente de Aeroports de Catalunya. “Por menos de un millón tenemos más en mejoras, hemos podido convertir este aeródromo en un aeropuerto comercial que será cogestionado, compartiendo los gastos de explotación entre Catalunya y Andorra, abriéndolo a vuelos de pasaje charter y aerotaxi que beneficiarán al territorio, turismo y economía, con especial incidencia en el Principado, que también será el principal promotor de la instalación”, reconoce Font.

Por el momento y al margen de los vuelos comerciales a la carta que se esperan, la única sociedad que ha anunciado su intención de implantar enlaces regulares en el aeropuerto ha sido la catalana Air Andorra. Rafael Calabria, consejero de una compañía que aún tiene que cerrar varios flecos para ser totalmente operativa, indicó a *La Vanguardia* que en breve estarán en disposición de realizar dos vuelos diarios entre Barcelona y Andorra-La Seu con un turbohélice ATR42 de 46 plazas, aumentando las frecuencias progresivamente para añadir luego nuevos destinos como Toulouse, Madrid o Lisboa desde este aeropuerto de montaña.●

Barcelona recoge más de 500 toneladas de ropa usada

BARCELONA Redacción

El servicio municipal de recogida de ropa usada a domicilio ha recopilado 516 toneladas de ropa y ha hecho 13.079 recogidas en los dos primeros años de funcionamiento, según informó ayer el Ayuntamiento. Con este servicio, en el que colabora la Fundación Formació i Treball, los ciudadanos pueden pedir que se pase a recoger la ropa usada, un mínimo de dos bolsas, por su domicilio de manera gratuita

con una llamada a los teléfonos de atención ciudadana.

Según el concejal de Medio Ambiente y Servicios Urbanos, Joan Puigdollers, el servicio consigue la consolidación de entre 6 y 10 puestos de trabajo para personas en riesgo de exclusión social y, normalmente, la ropa que se recoge tiene muchas posibilidades de volver a ser utilizada porque suele ser de muy alta calidad.

Las 516 toneladas de ropa recogida en estos dos años representa el 15%

del total recogido en la ciudad y complementa la que se hace a través de los contenedores de Ropa Amiga situados en los equipamientos municipales y en 39 puntos verdes de la ciudad. En total, de octubre del 2013 a octubre del 2014 se recogieron por todos estos circuitos 1.998 toneladas de ropa usada, mientras que el año anterior la cifra fue de 1.835 toneladas. La ropa y complementos textiles se llevan a la planta de reciclaje donde se hace una selección según el destino: reutilización para la producción de otros materiales o para la venta y entrega social. Aproximadamente, el 7% de la ropa se destina a tiendas de segunda mano y entrega social, el 60% a mercados de África, el 25% a mercados de Asia para el reciclaje y el 8% se tira.●

Enric Sierra



Cuestión de 30 céntimos

Las diferencias entre CiU y el PSC en la negociación para la aprobación de los presupuestos del Ayuntamiento de Barcelona se podrían resumir en una cifra: 30 céntimos. El candidato socialista a la alcaldía Jaume Collboni condiciona su necesaria abstención a una rebaja real de la tarifa del transporte público y no se conforma con la anunciada congelación de los precios. Entre las alternativas que se han puesto sobre la mesa para el acuerdo se encontraría una reducción de la T-10, el título más utilizado, que hoy cuesta 10,30 euros desde la subida de enero que tanto rechazo causó.

La propuesta que se estaría debatiendo sería dejar esta tarjeta en diez euros. Restar treinta céntimos puede parecer muy poca cosa para el usuario, pero suponen millones para la administración. En este sentido, ya se barajan algunas cifras que fijan en tres millones de euros el coste de la reducción de cada 10 céntimos, con lo que la rebaja planteada ascendería a nueve millones. A esta cantidad habría que sumar los 11 millones que, en el peor de los casos, valdrá congelar los precios. Por tanto, el coste público de abaratar las tarifas se elevaría a unos 20 millones. Esta cantidad podría ser menor si, como esperan los gestores del transporte, la congelación o la reducción del precio incrementa el número de viajes y, por tanto, elevaría los ingresos facilitando una aportación económica pública inferior a la prevista.

Mientras tanto, CiU y PSC mantienen una buena relación en el Consistorio. La semana pasada pactaron la nueva ordenanza del uso de la bicicleta y que la tarifa del bicig no suba por encima del IPC. El diálogo fluido puede propiciar el

Collboni tiene carta blanca de Iceta para pactar con Trias el presupuesto municipal de Barcelona

entendimiento para los presupuestos, aunque este asunto es muy delicado y no todo el entorno del candidato socialista ve con buenos ojos un apoyo implícito a las cuentas del alcalde Xavier Trias a pocos meses de las elecciones. En cambio, quien lo tiene claro es el primer secretario del PSC, Miquel Iceta, que ha dado carta blanca a Collboni para que pacte lo que crea conveniente con los convergentes en Barcelona. Iceta y Collboni son conscientes de la necesidad que tiene el PSC de recuperar cierto protagonismo político ahora que apenas tocan poder.

Pero el diálogo Trias-Collboni es frágil. Por eso se lleva con mucho cuidado y discreción para no estropear la negociación de los presupuestos. En este sentido, el conseller de Territori i Sostenibilitat, Santi Vila, estuvo a punto de dar al traste con estas conversaciones cuando anunció la congelación de las tarifas, para sorpresa y enfado de sus compañeros de partido del Ayuntamiento. Hubo que recomponer la situación y sacarla de la vía muerta en la que Collboni la colocó durante unas horas. La cuenta atrás está en marcha porque sólo quedan tres semanas para concretar o descartar el acuerdo sobre los presupuestos. De momento, hay optimismo contenido.