

LA CIUDAD SE CONSOLIDA COMO DESTINO TURÍSTICO DE PRIMER ORDEN

# Otro "canguero" unirá Génova y Barcelona dentro de seis meses

## TRANSPORTES

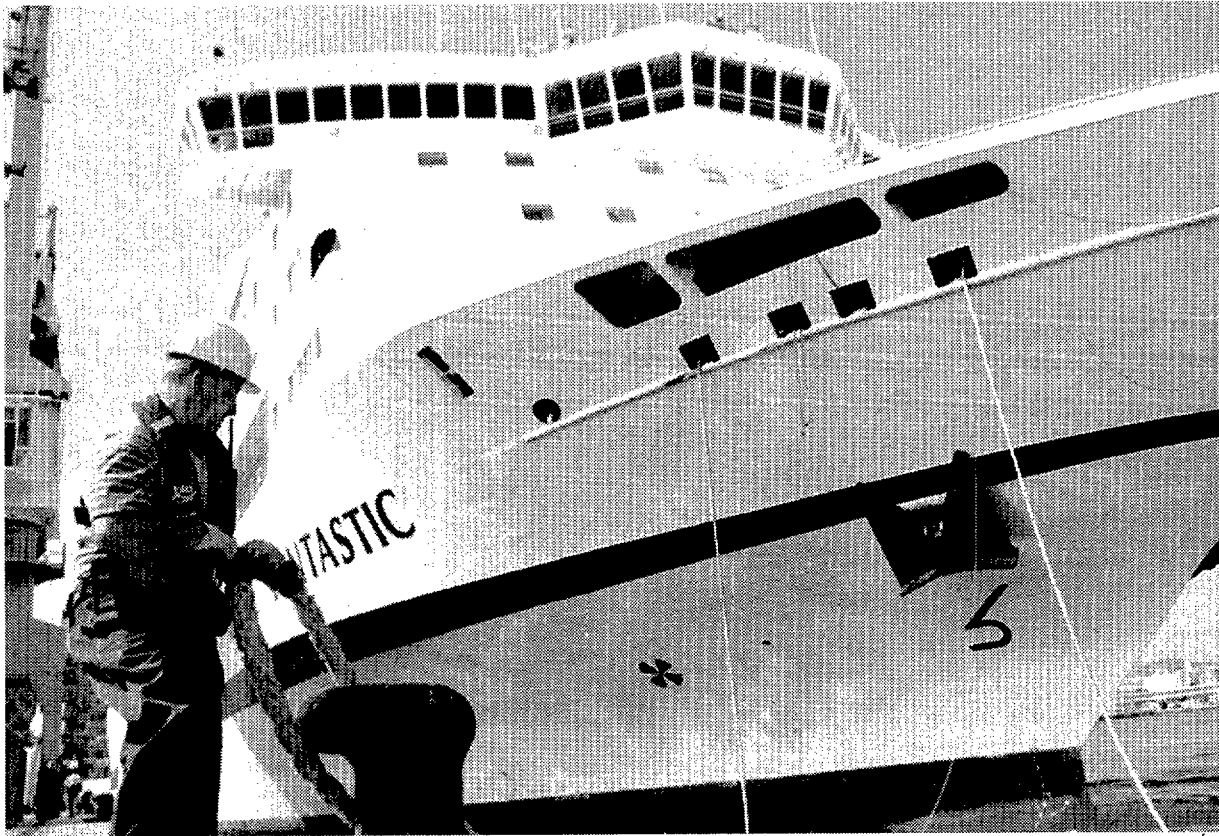
El barco que viaja desde ayer entre las dos ciudades espera transportar cada año más de 40.000 coches y 25.000 camiones

IGNACIO DE OROVIO

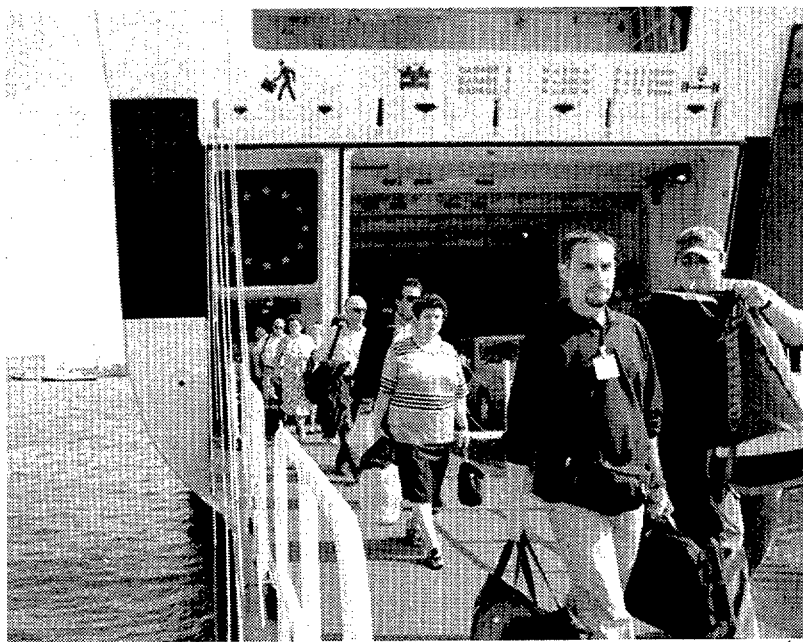
BARCELONA. — Barcelona recuperó anoche su "ferry" a Génova. El buque "Fantastic", de 188 metros de eslora y fletado por la compañía Grandi Navi Veloce (GNV), partió a las diez de la noche de ayer del muelle de Ponent con rumbo a esta ciudad italiana, adonde llega hoy hacia las tres de la tarde. Lo hará tres veces por semana. La empresa, integrada en el grupo Grimaldi, pretende desviar cada año de las autopistas entre 25.000 y 28.000 camiones y alrededor de 40.000 coches, con unos 150.000 pasajeros en total, que disfrutarán de un "cruce de lujo" de 17 horas. Si todo va bien, GNV prevé instaurar un segundo barco en 6 meses.

La mayoría de los pasajeros que embarquen como turistas, predice la compañía, serán italianos. "Barcelona es una ciudad que atrae muchísimo a los italianos", opinó ayer Peter Rüedi-Schachtler, presidente de Condeminas, SA, la consignataria barcelonesa de GNV, al presentar la nueva línea.

Sin embargo, la clave del éxito está, en opinión de Rüedi-Schachtler, en fidelizar una cierta cantidad anual de camiones. Condeminas y GNV han elaborado estudios sobre el coste de ir de Barcelona a Milán por carretera o en la combinación mar/carretera. Sumando los peajes, el desgaste del vehículo, seguros, gasolina, el coste de llevar uno o dos conductores, el flete marítimo, la tarifa de embarque y otros gastos, resulta un 34 % más barato el barco; en pesetas, 344.000 frente a 247.000. "Además, cada



El "Fantastic", a las 15.10 horas de ayer, en su amarre en el puerto de Barcelona



El primer pasaje saliendo, ayer, por la popa del buque

día hay más regulación por parte de la Unión Europea del régimen de conducción de los camioneros", advirtió Rüedi, "y no hablemos de los beneficios ecológicos". Mantener el barco cuesta unos diez millones de pesetas al día.

El fracaso del "Canguero" de la compañía española Ybarra y la italiana Traghetti Sardi —que navegó entre 1968 y 1983, con algunas interrupciones— no asusta al armador, Aldo Grimaldi, ni a Rüedi-Schachtler. "En quince años se ha multiplicado por diez el intercambio comercial entre Cataluña y el norte de Italia, y ha aumentado muchísimo el turismo", dijo Rüedi-Schachtler. De ahí que se aspire a colocar un segundo barco en esta ruta, orientado básicamente a las mercancías, aunque con espacio para unos 200 pasajeros. De este modo, cada día habría una salida y una llegada a Génova. ●

## La capital es el primer destino de los turistas de otras comunidades

### VIENE DE LA PÁGINA 1

que va de año, los turistas procedentes del Reino Unido son los que más han crecido respecto al año anterior (14,2 %). Como dato significativo, destaca el descenso de los visitantes alemanes (-12,8 %). Tanto es así que el Departament d'Indústria, Comerç i Turisme ha decidido abrir una oficina de turismo en Dusseldorf en noviembre.

El gasto medio que realiza un turista en Cataluña es de unas 55.174 pesetas, un 3,4 % más que el pasado año. Por destinos, es en la Costa del Garraf y la Costa Daurada donde más gastan los viajeros: 68.910 y 63.576 pesetas.

El turismo procedente de otras comunidades autónomas ha generado 3,3 millones de viajes (al menos ha permanecido una noche en territorio catalán) y 148.000 millones de ingresos. Los madrileños son los que más viajes han realizado (21,9), seguidos de los aragoneses (18,1 %) y valencianos (15,4 %). Durante estos ocho meses, los viajeros procedentes de otras áreas del territorio español han dejado en Barcelona 66.516 millones de pesetas, 40.524 en la Costa Daurada y 24.419 en la Costa Brava.

Los visitantes, tanto los extranjeros como los de otras comunidades autónomas, se muestran satisfechos de su estancia en Cataluña. Se valora, con especial énfasis, la limpieza de las playas —"no me causa ningún rubor decir que eso es mérito de los ayuntamientos"—, afirmó Subirà—. Lo peor, el ruido y la información a los viajeros, aunque en ningún caso se suspende.

No hubo datos sobre la hipotética subida de precios. Subirà explicó que aún no los tenían, pero sí se atrevió a decir que el ministro de Economía, en referencia al vicepresidente segundo del Gobierno, lanzó una alarma un tanto injustificada. "Tenemos una oferta competitiva, con una buena relación calidad-precio. El incremento de precios, si es que lo ha habido, no justifica ninguna alarma." ●

## Pisos nuevos sustituirán a las casi 800 casas baratas del barrio de Bon Pastor

BARCELONA. (Redacción.) — Eduardo Aunós, Baró de Viver... y ahora, Bon Pastor. Las 781 "casas baratas" de este barrio del distrito de Sant Andreu, encajonado entre la antigua fábrica La Maquinista y la ronda Litoral y el río Besòs, serán sustituidas por piso nuevos que promoverá el Patronat Municipal de l'Habitatge (PMH). El Ayuntamiento de Barcelona ha elaborado unos criterios para la reforma de las viviendas y cuatro propuestas para ordenar los nuevos edificios que consultará con los vecinos.

A partir de la semana que viene las cuatro propuestas se expondrán en el centro cívico del barrio. La tramitación del proyecto llevará tiempo por lo que el inicio de los pisos nuevos quedará para el próximo mandato municipal. La sustitución de las viviendas se hará por fases y se estima que llevará unos diez años. El Ayuntamiento calcula que

la construcción de los pisos y urbanización del entorno requerirá una inversión de 9.500 millones de pesetas, según explicaron ayer el teniente de alcalde Xavier Casas y el concejal de Sant Andreu y presidente del PMH, Eugeni Forradellas.

Las casas baratas, originalmente llamadas polígono Milans del Bosch, datan de 1929. Son una cuarentena de edificaciones de una planta, con viviendas de unos 40 m<sup>2</sup> y que padecen problemas de humedades, alcantarillado y salubridad. Los nuevos pisos tendrían entre 70 y 90 m<sup>2</sup> (podría haber algunos tipo apartamento) y se propone agruparlos en bloques aislados o en manzanas cerradas. Los edificios tendrían unas tres plantas (dependerá de la ordenación final pero la altura máxima será de cinco plantas) y entre ellos habrá zonas verdes.

La actuación aprovecha la reforma del entorno que supondrá el



Las casas baratas de Bon Pastor alojan a unas 2.500 personas

plan Sant Andreu-Sagrera con la construcción de la estación del tren de alta velocidad, de nuevas viviendas, de un parque y del complejo comercial y residencial de La Maquinista. La renovación de Bon Pastor supone construir hasta 107.478 m<sup>2</sup> de techo residencial, por lo que, además de los pisos que sustituirán a las casas baratas se dispondrá de unas 200 viviendas más de promoción pública para otras familias con escasos ingresos que necesitan vivienda en los alrededores o en otros barrios de Barcelona.

Las viviendas a derribar son propiedad municipal y están ocupadas en régimen de alquiler. Las mensualidades varían. Aún hay contratos originales de alquiler de cien pesetas al mes, mientras que otras familias pagan, por ejemplo, 26.000 pesetas al mes, según los responsables municipales. Todos los actuales ocupantes de las viviendas tendrán derecho a un piso nuevo. Se construirán en régimen de alquiler —vitalicio para algunos jubilados— y también se ofrecerá la posibilidad de adquirir el piso. Tanto el acceso a los pisos, como los alquileres como la posible compra se regirán por las condiciones de ingresos económicos y con las subvenciones que establece el plan estatal de la vivienda. ●