

Diàleg

AVUI+
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu
JOAN ODINA, conseller delegat
CARLES FLO, director general
BERTA CASTELLET, directora de màrqueting i subscripcions
IVAN GRAU, director financer
ORIOL GALLISSÀ, director comercial
JOAN SERRA, director de producció
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**JA CAL QUE NO BADIN TOTS ELS
NOSTRES GOVERNS D'ESQUERRES**

Ramon Tremosa
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB
ramontremosa.com

EN SÍNTESI
Alcalde?

Barcelona col·lapsada

La revista *Editur Catalunya* acaba de publicar un demolidor informe referit als accessos de la nova terminal del Prat. L'aeroport de Barcelona ha crescut de 15 a 30 milions de passatgers entre 2000 i 2006 i tot apunta a que l'any 2009 assolirà els 40 milions i el 2012 els 50: d'aquí a cinc anys serà quasi al límit de capacitat del nou aeroport ampliat. Tot i això, els vials que han de connectar la nova terminal no estaran resolts fins al 2010; la línia 9 de metro no es preveu que hi arribi fins al 2012; l'Euromed no arribarà a l'aeroport, com tampoc les Rodalies de Renfe del Maresme que hi accedien directament l'any 1992; no hi ha data per a la connexió aeroport-port, els trens llançadora no es preveu que estiguin a punt abans de quatre anys i res no se sap de l'arribada de l'AVE, que hauria de nodrir els vols intercontinentals del Prat de valencians, aragonesos, navarresos i bascos. Finalment, els hotels necessaris per a les pernctacions de passatgers en trànsit en el mateix aeroport, bàsics en un aeroport intercontinental, encara figuraran molt de temps als plànols. I tot això sense comptar amb els possibles i desesperants endarreriments, tan comuns en les obres públiques, que sí que constitueixen un autèntic fet diferencial català.

A HORES D'ARA CALDRIA ESTAR DEBATENT L'AMPLIACIÓ de l'aeroport del Prat sobre el mar tot donant per descomptat que Barcelona, com a ciutat que aspira a jugar la Champions League de les grans ciutats globals, tindrà un ajuntament que l'any 2012 tindrà una majoria clara en el consorci de gestió. L'actual alcalde, però, no es posa al davant de la reivindicació d'un lideratge que sí que exerceixen els ajuntaments de totes les grans ciutats del món (a excepció de Munic, on és el govern regional qui hi mana). El programa del PSC en aquest punt parla només d'un "nou sistema de gestió" sense concretar percentatges ni detalls, anticipant potser un nou capítol de submissió del PSC als dictats del PSOE al Congrés de Diputats. I del nou finançament de la flamant Carta Municipal, amb què s'hauria de mirar de pal·liar des d'aquí els retards estatals dels accessos a la nova terminal, no se'n diu res.

UN AEROPORT DEL PRAT DE BAIX COST consolidarà una Barcelona d'activitats de baix cost (turisme i comerç intensius en mà d'obra de poca formació) i salaris de baix cost només permetran polítiques socials de baix cost. Es parla molt de la ciutat del coneixement i del districte tecnològic, però Barcelona és una ciutat que expulsa gent jove de classe mitjana i capta immigrants, amb una dependència econòmica creixent de les pensions dels jubilats i que només destaca com a capital europea en el lleure.

EN AQUEST CONTEXT, LA MALAGUENYA MINISTRA de Foment Magdalena Álvarez fa tres anys va decidir ampliar l'aeroport de la seva ciutat. Com ha passat amb la T-4, sembla que les inversions liquidades dupliquen el pressupost i sembla que ja s'hi haurien gastat 3.000 milions d'euros, més del que AENA ha invertit a la nova terminal del Prat, tot i que Barcelona té tres vegades més trànsit que Màlaga. A més, ara s'està enllestit també l'AVE Madrid-Màlaga i allà ja hi plana el fantasma de l'aeroport de Sevilla: com passa a tot Europa, en distàncies



carlesdemiguel.blogspot.com

CARLES DE MIGUEL

"Barcelona és una ciutat que expulsa gent jove de classe mitjana i capta immigrants, amb una dependència econòmica creixent de les pensions dels jubilats i que només destaca com a capital europea en el lleure"

mitjanes el tren d'alta velocitat expulsa l'avió i per això avui Girona té més trànsit aeri que Sevilla. Els accessos al Prat no aminen la ministra però l'aeroport de Girona tampoc no serà traspasat a la Generalitat: havent superat Sevilla, ara Girona ja és "de interès nacional".

JA CAL QUE NO BADIN TOTS ELS NOSTRES GOVERNS d'esquerres: Álvarez diu que AENA és el millor gestor del món, però AENA està construint aeroports nous a ciutats com Lleó, Logronyo i Osca, on s'esperen trànsits inferiors a 100.000 passatgers l'any, com avui té Santander. Un aeroport, però, obté beneficis a partir d'un milió i mig de trànsit i seria més barat portar en taxi tots els santanderins a l'aero-

port de Bilbao que no pas mantenir el seu dèficit, com el de tants altres, amb els beneficis dels aeroports catalans. I mentre a tot Europa els governs es desprenen dels aeroports mitjans i petits, aquí el govern espanyol "progressa" en sentit contrari. Ja cal que s'afanyin els nostres governs d'esquerres: si no es traspassen aviat els aeroports catalans, abans no aflori que AENA perd diners a cabassos, veurem la privatització total dels aeroports a mans de Ferroviari i ACS. Si això ho reconeixen en privat alguns consellers socialistes, per què callen? És en aquest context que cal interpretar la presència explicada a l'acte de l'IESE dels més alts directius de La Caixa i d'Abertis: en la idíl·lica, arbitrària, discrecional i gens racional Espanya autonòmica de tants nous Estatuts, qui no plorarà no mamarà.

DIMECRES PASSAT UN ACCIDENT VA ORIGINAR 50 km de cues als accessos de Barcelona i va causar pèrdues milionàries. On és el pla B de mobilitat? Quantes multinacionals estan deixant de venir perquè som una regió metropolitana sense tren, a punt del col·lapse? Per què els alcaldes socialistes i UGT i CCOO no s'han plantat mai davant del govern central, per exigir noves línies i inversions de manteniment a Rodalies? Tot i això, encara se senten veus del PSC i d'ICV reclamant un milió més d'immigrants a Catalunya: a banda d'on pensen fer-los viure, quin serveis públics pensen oferir-los i com pensen pagar-los, com els pensen desplaçar de casa seva a la feina? Potser fa massa anys que governen...

Marçal
Sintes



Ho ha dit un munt de vegades, i ho repetia en el diàleg amb Lluís-Anton Baulenas que ahir publicava aquest diari. Per poc que l'aritmètica electoral li ho permeti, Jordi Portabella exigirà ser alcalde de Barcelona. Altres cops ha anunciat que ho farà si té 6 regidors –en són 5 actualment–, etcètera. Dies enrere vaig escriure un article sobre les minses probabilitats que aconseguixi el seu anhel. No és aquest l'aspecte en el qual em voldria centrar ara, sinó en un altre. En el concepte polític i potser vital que hi ha al darrere d'aquesta insistència a ser alcalde encara que sigui gràcies a la carambola i la negociació coercitiva. Els sondejos indiquen que el nombre de regidors que obtindrà ERC no variarà substancialment del d'ara. Imaginem, tanmateix, que fes un gran salt endavant, superés el PP i assolís la medalla de bronze guanyant un parell de representants. És igual. Per molt que sigui legal, ni és normal ni és raonable que el representant de la tercera o quarta força política esdevingui alcalde. Portabella, alcalde? Que no ho veu ell mateix que no pot ser? Quan el candidat republicà martelleja amb això em fa pensar que en el fons li importa una castanya l'opinió dels barcelonins. Si els electors el col·loquen en tercer o quart lloc, per quins set sous ha de ser alcalde? Resoldre als despatxos el que s'ha perdut a les urnes no fa altra cosa que empitjorar la imatge ja molt malmesa de la política. Esclar que hi ha la possibilitat que Portabella només declarés el que declara a efectes propagandístics, per il·lusionar la seva gent. Aleshores estaria cometent una frivolidat com una casa.

m.sintes@hotmail.com