

Idees

La DEA conspira contra Chávez



Xavier Vinader

La tàctica és coneguda. L'hem vista abans moltes vegades. La descriuen, fil per randa, tots els manuals de guerra psicològica. Difamar l'enemic sistemàticament, alt i fort, serveix per minvar el seu crèdit internacional i prepara el camí d'una intervenció posterior més contundent, política o militar. El Govern dels Estats Units té la mà trencada en aquesta mena de tripijocs. La història dels últims anys en va plena, d'exemples. I continua funcionant. En els últims dies, aprofitant la presentació de l'últim informe sobre la lluita contra les drogues elaborat pel Departament d'Estat, els cap-grossos de Washington han aprofitat per llançar uns quants obusos dialèctics de gros calibre contra Hugo Chávez i Evo Morales, acusant Veneçuela de ser un paradís per als narcotraficants i Bolívia d'augmentar la producció de fulla de coca.

En el narcoinforme "made in USA", reproduït extensivament a tota la premsa mundial, es qualifica la Veneçuela d'Hugo Chávez de ser "un dels principals països de trànsit de la droga en l'hemisferi occidental" i s'acusa el règim de "permissiu i corrupte". Ni les forces de seguretat d'aquest país, considerades fins fa poc com una de les més preparades de la zona –"el crim organitzat prolifera, les confiscacions de droga disminueixen i les detencions només es limiten a narcotraficants de poca volada"–, ni el sistema judicial tampoc no surten ben parats –diuen que s'atribueixen confiscacions de narcòtics realitzades per altres països–, i també és criticada fortament la negativa de Caracas a col·laborar amb altres països "en la lluita contra el narcotràfic". Al Govern de Bolívia, considerat l'aliat principal de Chávez en la regió sud-americana, el posen verd per haver obtingut, el 2006, el resultat més baix dels últims deu anys en l'eradicació de la coca, es qüestiona la seva política de producció –justificada per l'ús alimentari i medicinal– i se l'acusa de falta de voluntat política. Un quadre gairebé apocalíptic.

El tema ve de lluny. Exactament de l'estiu de l'any 2005, quan el Govern veneçolà va tallar de cop l'acord de col·laboració amb la DEA –l'Agència Antidrogues nord-americana– i va expulsar tots els seus agents destacats a Caracas després d'acusar-los de fer espionatge i de conspirar políticament. "La DEA estava utilitzant com a màscara la lluita contra el narcotràfic per fer espionatge a Veneçuela i minar el Govern" –va declarar el mateix Hugo Chávez en el seu moment. Poc després d'arribar al poder, el 1999, Chávez ja havia prohibit les incursions de les forces nord-americanes en l'espai aeri veneçolà per detectar vols clandestins dels *narcos*. "Si ells volen combatre l'ingrés de drogues en el seu país, que ho facin en el propi territori i en el propi espai aeri, perquè el 80% de la droga que surt de Colòmbia i altres països productors es ven als Estats Units –ha dit el ministre d'Interior i Justícia, Pedro Carreño, en resposta a l'informe de Washington–. Si es redueix l'entrada de droga al principal mercat comprador, forçosament ha de caure la producció."

PSC i UGT opten per Iberia



Ramon Tremosa

El conseller Joaquim Nadal va qüestionar el passat 29 de febrer la proposta de Star Alliance d'optar a l'adjudicació de la terminal sud de l'aeroport del Prat, alhora que defensava, per primer cop explícitament, els drets d'Iberia a aquesta adjudicació. En la mateixa línia, el dia abans Josep Maria Álvarez deia que l'oferta liderada per Lufthansa "no inspirava confiança en termes d'estabilitat laboral ni en sous correctes", i en relació amb l'acte que els empresaris catalans preparen per al 22 de març en favor d'un aeroport intercontinental, Álvarez va dir que a Catalunya "hi ha massa pressió empresarial i institucional que mira de dirigir el curs lògic de les coses".

S'està referint el secretari de la UGT catalana a les decisions i als fets consumats dels alts funcionaris de la centralista AENA "com a curs lògic de les coses"? Per què el conseller Nadal equipara ara Lufthansa amb Iberia? Les caretes comencen a caure: el PSOE ajorna fins a després de les municipals la decisió d'adjudicació, en contra del ritme i l'evolució de les obres (a l'abril ja haurien d'entrar-hi a treballar els tècnics de les companyies adjudicatàries) i comença a llançar els arguments que serviran per a justificar la decisió salomònica per avortar el possible *hub* de Star Alliance: repartir la terminal entre tots els aspirants.

Iberia ha confirmat que no vol impulsar un *hub* al Prat, mentre Star Alliance ha anunciat la seva voluntat de fer-ho. Star és l'única aliança que no té cap *hub* al sud d'Europa (Skyteam en té a Milà i Roma). Lufthansa és diferent d'Iberia perquè ofereix vols intercontinentals des de diferents aeroports alemanys: Frankfurt, Munic i Düsseldorf; la seva filial Swiss ho fa des de Ginebra i Zuric. I si bé Lufthansa a curt termini no preveu oferir vols intercontinentals des del Prat, a Star Alliance hi ha dues companyies americanes, USA Airways i United, així com tres companyies d'Àsia, Thai, Singapore Airlines i la japonesa Ana, que no tenen resoltes les seves connexions intercontinentals amb el sud d'Europa. Si es vol un aeroport del Prat de baix cost, llavors es pot repartir la nova terminal entre dues o més aliances. Si es vol un aeroport intercontinental, en canvi, cal adjudicar la nova terminal sud només a l'aliança que vulgui oferir vols intercontinentals.

Les infraestructures tenen un component físic que les fa molt visibles. Per als ciutadans és molt més fàcil d'entendre què passa amb l'aeroport i amb els trens que amb el finançament autonòmic: no s'hi poden fer tants jocs de mans interpretatius per a tots els gustos. Amb l'adjudicació al dictat dels interessos d'Iberia, el sucursalisme del PSC serà diàfan i transparent com una nit de lluna de plena. Què faran llavors ERC i CiU: resignació un altre cop? Hi té res a dir el vicepresident Carod?

www.ramontremosa.com