

MERCÈ SALA: LA CAPACITAT DE GESTIÓ

«CMB: Tornarem al punt de partida»

Vice-presidenta primera de la Corporació Metropolitana de Barcelona durant quatre anys, Mercè Sala en fa ara una anàlisi, on estudia la recta final i les causes de la desaparició de l'entitat. Pel que fa a la possibilitat d'ocupar un ministeri, només sap «allò que diu la premsa».

Josep-M. Pasqual

Nascuda a Barcelona i llicenciada en Economia per la Universitat de Bilbao, Mercè Sala i Schnorkowski veurà a mitjan any que ve com desapareix definitivament la Corporació Metropolitana de Barcelona, després d'haver-ne estat vice-presidenta primera durant quatre anys.

Una mena de sentiment que arrossegava des de la seva època d'universitària la va impulsar a dedicar-se a la política. Narcís Serra la va fitxar, però ha estat sota els governs municipals de Pasqual Maragall que s'ha convertit en una de les dones amb més capacitat de gestió entre les que ocupen càrrecs públics. La seva filosofia és clara: «Si t'has apuntat a un partit per esperar de servei, has d'anar on et demanin». Així, malgrat els seus càrrecs actuals, continua estant «totalment disponible» i no es negaria a fer de ministre a Madrid, perquè és «molt disciplinada» i perquè «ningú pot dir que no a una oferta d'aquest tipus».

Però de la crida de la Moncloa, afirma, només en sap el que ha llegit en els diaris, per això avui ens parla de la CMB i de Barcelona.

—¿Quines funcions realitzava la Corporació Metropolitana de Barcelona —CMB— abans que la llei 7/1987, de 4 d'abril, donés per extingida l'entitat?

—La CMB era una entitat de serveis i feia funcions bàsicament en tres camps. En urbanisme, des del planejament urbanístic fins a obres supramunicipals i alguna obra gran d'ajuda a municipis. Nosaltres sempre n'hem dit obres vertebradores del territori, i són parcs urbans o interurbans i obres de vialitat.

En transports, la CMB s'encarregava de l'ordenació a

tota l'àrea metropolitana, i del control de la política del taxi, ambulàncies, cotxes de lloguer i altres tipus de transport col·lectiu. I de la supervisió de les empreses de transport de viatgers, públiques o privades. La CMB en una mena d'ampliació de funcions també participava en el tema de la torre de telecomunicacions que s'ha de fer a la serra del Collcerola. El seu tercer camp d'actuació era la política

d'aigua i de residus: sanejament d'aigües residuals, potabilització d'aigua per beure i eliminació de les escombraries domiciliàries, mitjançant sistemes supramunicipals.

—¿Els serveis que ofería la Corporació Metropolitana de Barcelona eren aquells que els ajuntaments tot sols no podien arribar a oferir?

—L'actuació de la CMB responia a necessitats que els ajuntaments havien de resoldre conjuntament, perquè afectaven diversos municipis. A més, els mateixos municipis veien que no tenia sentit resoldre-les sols. Hi havia un grau de convenciment força alt entre

tots els municipis i, quan en algun cas hi havia dubtes, la CMB era molt poc bel·ligerant i molt respectuosa amb la decisió municipal, almenys en els darrers anys.

—¿Quan comença a posar-se en entredit, des de la Generalitat, la validesa de la Corporació?

—Potser no ho he dit abans, però en el camp de l'urbanisme també es va entrar en la vessant industrial. Des de la CMB es pretenia ajudar aquells que volien implantar la seva empresa a l'àrea metropolitana de Barcelona, per tal que tinguessin el màxim de facilitats urbanístiques. Que trobessin un terreny urbanitzat, amb un plantejament elaborat i, si calia, també rebessin ajuda en la gestió.

Tot aquest camp d'actuació entrava una mica en la política industrial, que la Generalitat pensava que era únicament i exclusivament seva. I aquí va començar el problema.

Tanmateix, jo sempre he defensat que la política industrial que es pogués fer des de la CMB no tenia res a veure amb les competències de la Generalitat. L'industrial va ser l'àmbit més seriós, de relativa fricció, entre Generalitat-CMB. La resta de temes problemàtics són més superficials.

La CMB, oportunament, havia dit que possiblement existia una cultura metropolitana, però quan vam veure que aquesta idea causava una sensació desastrosa en certs sectors, vam renunciar entrar-hi, malgrat que és certament possible que hi hagi una cultura metropolitana.

La Corporació també havia rebut més recursos de l'estat, perquè l'havia convençut que era una realitat urbana i que necessitava rebre més diners del Fons. Els recursos havien permès fer obres i, en part, les obres que feia la CMB tampoc no sentaven bé al govern de la Generalitat.

El cúmul de temes de fricció importants i secundaris, i la preeminència que agafava també el president de la Corporació, que disposava d'uns certs recursos, i sobretot de moltes idees, van fer decidir la Generalitat a demuntar la CMB.

—¿La preeminència de Pasqual Maragall era inevitable?

—¿Com es poden ofegar les idees? Per molt que es vulgui, no es poden ofegar mai. I el que té recursos per tirar-les endavant, mentre pugui, les tirarà endavant. Això no fa cap mal a ningú, al contrari. I el ciutadà està con-



DOMÈNEC UMBERT



«Els municipis sí que volen donar diners a una mancomunitat, però una mancomunitat ha de ser voluntària».

tent que hi hagi qui té idees i les fa possibles.

—*¿Quan van començar a elaborar-se les Lleis d'Ordenació Territorial —LOT—, va buscar-se el consens, tal com assegura el govern de la Generalitat?*

—Es va lluitar molt poc per buscar el consens. Va haver-hi molts tímids acostaments. Ens deien que l'àmbit de la CMB era massa ampli i que no es corresponia amb l'àmbit real de la ciutat, i van proposar l'àmbit del continu urbà, que només té en compte fins allí on arriben les *casetes enganxades*, però que no té cap sentit, perquè una ciutat també ha de tenir zones verdes, zones d'expansió...

Era massa clar que reduir l'àmbit metropolità tenia l'objectiu d'ofegar la capital de Catalunya per la via territorial, i ara s'ha ofegat per la via de la desmembració.

En definitiva, no hi va haver voluntat de consens. Quan la majoria vol pactar s'arriba a un pacte, si la majoria

no ho vol, no s'hi arriba. Però la majoria sempre ha d'actuar amb alguna dosi de generositat, sinó, ¿a sant de què pactaria la minoria? ¿Per perdre? Per perdre, que sigui sota la majoria parlamentària.

—*¿I entre els municipis de la CMB, hi havia acord?*

—La CMB havia fet un bon increment de recursos perquè ja feia tres anys que rebia diners de l'estat. També havia incrementat la capacitat d'endeutament.

Per al 1987, el pressupost ja era molt elevat, i això també és possible que molestés la Generalitat. Però no hi havia cap ajuntament que tingués res a dir contra el pressupost, ben al contrari, el pressupost recollia exactament tot allò que els ajuntaments volien.

—*Una vegada aprovades les LOT, ¿quines passes se segueixen fins al desmantellament de la Corporació?*

—Hi ha una Comissió Mixta de Transferències Generalitat-Municipis,

que ha de determinar a qui es traspasa tot el que feia la CMB.

La llei ha creat dues noves entitats per als dos grans grups de serveis, els hidràulics i els transports. Això queda clar. Després, queden els serveis urbanístics i l'urbanisme industrial, que cal traspasar a les comarques o a la Mancomunitat de municipis que es preveu.

—*Però la Comissió Mixta s'ha trencat...*

—La causa de la ruptura és clara. L'Entitat Metropolitana del Transport i la dels Serveis Hidràulics i del Tractament de Residus forcen obligatòriament els municipis a pertànyer a l'entitat, però no preveuen cap sistema de finançament. La llei obliga els municipis a pertànyer-hi, i espera que els municipis hi posaran voluntàriament els diners, a la qual cosa, evidentment, s'han negat. Fins i tot als municipis que formen part de l'Associació Catalana de Municipis els sembla lògic dir que no. Aquesta és la discrepància forta en



«Amb un canvi en la correlació de forces al Parlament, el PSC intentaria recuperar la Corporació».

el procés de transferències. Els municipis sí que volen donar els seus diners a una mancomunitat, però una mancomunitat ha de ser voluntària.

—¿Els municipis s'han tancat en banda?

—Si el govern de la Generalitat, a través del Parlament, ha creat unes agrupacions forçoses de municipis, que

també els faciliti finançació. Tampoc no se n'ha demanat el 100 per cent. Els municipis buscaran la fórmula que els obligui a pagar, sempre que hi hagi una corresponsabilització de la Generalitat en la finançació d'aquestes entitats. I també en la finançació de les comarques, perquè, si la CMB ha de traspasar serveis a les comarques, algunes

d'elles ja naixeran amb un deute.

—¿La llei, doncs, no és bona?

—Aquesta és una interpretació possible. En qualsevol cas, és una llei incompleta. Ara, representants de la Generalitat i representants dels municipis presentaran les seves propostes i, juntament amb totes les actes de les reunions de la comissió mixta, es remetraran al consell executiu perquè dictamini, i el Parlament de Catalunya és qui ho haurà d'aprovar.

—Mentrestant, ¿què fa la CMB?

—Mentrestant, la llei marca que hi ha una tutela sobre tot l'endeutament de la Corporació. Així, des de fa uns mesos, les noves inversions estan pràcticament aturades. L'activitat normal i diària i les obres iniciades funcionen igual. Des de la Conselleria de Governació de la Generalitat, però, no se'n autoritzen nous crèdits.

—¿Quan es clourà tot el procés de desmantellament de la CMB?

—Això és el que no sabem. Les comarques encara no s'han constituït. Potser la llei quedarà aprovada a primers del 88, però això no vol dir que les comarques quedin automàticament constituïdes en aquella data. Fins l'estiu que ve sembla que la Corporació pot anar subsistint. La llei tampoc no

DARRER DIUMENGE D'OCTUBRE - 87



**VALÈNCIA,
TERRA LLIURE
CATALANA**

Sortida d'autobusos
des de Barcelona
Telf: 93 - 3027374
93 - 3017235

Actes previs a Museros (dia 21), a Foios (dia 22) i al Puig (dia 23)
DIUMENGE, DIA 25

APLEC DEL PUIG

De 10 a 16 hores, a la Muntanyeta, parlaments, cançons i músiques de la terra i dinar de germanor (hi haurà servei de begudes i menjars).

MANIFESTACIÓ A VALÈNCIA

6 de la vesprada, plaça de Sant Agustí.

Casp 40-1^a, Barcelona.

**MOVIMENT DE
DEFENSA DE LA TERRA**



marca una data fixa de desaparició de la CMB.

—¿Sense la CMB, els serveis que aquí s'oferien funcionaran millor o pitjor?

—Quan hagi acabat el procés de transferències, caldrà refer la coordinació entre els diversos estaments. La coordinació que hi havia a la CMB era un dels aspectes més interessants. No es pot concebre, per exemple, una política de transports que no tingui en compte l'urbanística, i inevitablement s'haurà de tendir a la coordinació. Al final de la història, possiblement estarem en una situació molt semblant a la que teníem en el punt de partida. Ara bé, hi haurem perdut dos anys.

—Vostè, a més de vice-presidenta de la CMB, presideix Transports de Barcelona, S.A. i Ferrocarril Metropolità, S.A. ¿Són compatibles aquestes ocupacions?

—Totalment, perquè aquestes dues empreses són una de les tasques més importants que té la política de transports de l'àrea metropolitana. I la presidència de les dues societats comporta una feina més de coordinació que no d'actuació concreta en els problemes diaris.

—Des de fa una setmana també és regidora del districte de Sants...

—La llista electoral socialista, amb les previsions per districte, finalment no va sortir. Això ha creat uns petits enrenous. I ara l'alcalde ha preferit fer-me'n regidora, per la meua experiència en càrrecs de gestió i perquè m'hi podré dedicar, ja que la CMB s'està destruint.

D'altra banda, també ha arribat l'hora en què els que hem fet molta gestió passem a fer una política més popular, una mica d'agitació ideològica. I això ho permeten els districtes. Hem d'explicar que això del socialisme és una bona cosa. I despertar políticament el ciutadà. La política no és només posar clavegueres i pavimentar carrers, els regidors també han de parlar amb la gent, fer arribar el seu missatge i assabentar-se de què vol la gent. Fins ara, els polítics hem anat una mica despistats.

—Ja que s'ha decidit a fer més política de partit, el PSC, ¿té previst recuperar el tema de la Corporació?

—Si es produís un canvi en la correlació de forces al Parlament, el partit dels socialistes intentaria recuperar la Corporació. Hi ha voluntat política de fer-ho. La recuperació de la CMB, probablement, també serà un dels eixos de la pròxima campanya de les autonòmiques. □

100.000 FIRMES, A ESTRASBURG

A Europa, també en català

Diumenge, dia 11, el «Tren de les Nacions», compost enguany per cinc-cents persones que han fet el viatge en autobús, arribava a Estrasburg. En aquesta ciutat es va celebrar una manifestació i es va lliurar al president del Parlament europeu un document pel català amb 100.000 firmes.



Aspecte de la manifestació a Estrasburg.

F. Sanmartí i Casals

Del 9 al 12 d'octubre, la Crida a la Solidaritat en defensa de la llengua, la cultura i la nació catalanes organitzà el Tren de les nacions '87, amb la finalitat de fer arribar a les més altes instàncies europees un document que podria resumir-se en les paraules «el català, llengua oficial europea», acompanyat de 100.000 signatures.

El Tren de les Nacions '87 estava format per una caravana d'una dotzena d'autocars, amb més de cinc-cents persones procedents de tots els Països Catalans. Els *cridades* procedents de les diverses localitats —València, Tarragona, Vilafranca, Girona i Figueres— van haver de fer, com a mitjana, divuit hores d'autocar fins arribar a Estrasburg. Una ciutat a mil dos-cents quilòmetres de Barcelona. A mitjanit, enmig d'una forta tempesta, es va produir l'únic incident del trajecte. La policia va retenir durant dues hores el «Tren», a la frontera estatal franco-espanyola, entretinguda a foto-

copiar mig miler de documents d'identitat.

El Tren de les nacions '87 comptava amb dos actes centrals: una manifestació pels carrers d'Estrasburg, diumenge a la tarda, i la recepció de Henry Plumb, president del Parlament europeu, dimarts següent al capvespre.

Davant la plaça de la Catedral d'Estrasburg, diumenge després de dinar, alguns centenars de turistes i ciutadans contemplaven encuriós com es concentraven grupets amb senyeres i se situaven darrere una pancarta amb la llegenda «A Europa, també en català».

Cap a les quatre de la tarda, els concentrats ja eren més de cinc-cents i a les senyeres s'havia afegit el blanc i el roig de la bandera d'Alsàcia. Eren simpatitzants i dirigents del Partit Nacionalista Alsacià, que no s'ho van fer dir dues vegades per sumar-se a la iniciativa catalana i donar-li suport. Molts ciutadans, en el decurs de la manifestació, van interessar-se pel motiu de l'acció. Entenien «A Europa» i «en català», però no caçaven el «també».