

blesmes a l'hora de voler trucar o rebre una trucada.

D'altra banda, també en aquest tipus de telèfons, hi ha la possibilitat que algú escolti la trucada perquè hi ha receptors amb les mateixes freqüències amb què funciona la TMA. Però, donat el cas, tan sols es podria escoltar un dels interlocutors i s'hauria de buscar entre les 180 freqüències possibles.

Un altre aspecte que s'ha de considerar en aquest tipus d'aparells és que són pràcticament impossibles de robar pel tipus d'instal·lació que duen. Ara bé, si el propietari del TMA decideix canviar de cotxe, es desmunta l'aparell i es col·loca en el nou. I com que el telèfon és propietat exclusiva de l'usuari, el podrà vendre a una altra persona sempre que vulgui.

D'altres telèfons sense fils

Des que es va aprovar la Llei d'Ordenació de les Telecomunicacions (LOT), pel desembre de 1987, llei que preveia i autoritzava la liberalització progressiva de tots els terminals telefònics i telemàtics, tot inspirant-se en les futures normatives europees, els telèfons supletoris sense fils han dut molts problemes, tant als abonats com a les companyies que utilitzen les radiocomunicacions.

Com que encara no hi ha una normativa per a aquest tipus d'aparells, estan considerats il·legals. Aquests telèfons treballen en unes bandes de freqüència que s'han d'autoritzar, però com que no s'utilitzen les freqüències adequades, es produeixen interferències (en la primera cadena de televisió, sobretot a Madrid), la majoria als bombers, taxis i a tot tipus de serveis que utilitzen les radiocomunicacions.

La normativa que legalitzarà aquest tipus d'aparells està a punt de fer-se pública. Aquest marc legal distingirà dos models diferents: els de curt abast (dins de la vivenda) i els d'abast llarg (sobre uns 100 metres). Aquests aparells poden ser fàcilment intervinguts per una persona que disposi d'un sistema similar i, llavors, les trucades que realitzés el personatge *pirata* es carregarien a l'altre abonat.

La majoria d'aquests telèfons que encara no han passat l'homologació per part del Ministeri d'Indústria i Energia, ni tampoc han rebut la certificació de Telefònica, provenen, en gran part, de l'Extrem Orient —Taiwan i Corea principalment. □

EMPRESARIS I TÈCNICS AERIS QUALIFIQUEN D'OBSOLET EL PROJECTE BOFILL

Tots contra la reforma del Prat

Si bé totes les organitzacions empresarials estan d'acord que l'aeroport de Barcelona s'ha de remodelar i que se n'han d'adjudicar ja les obres, critiquen que la reforma es quedarà petita l'any 2000, l'obscurantisme amb què s'ha portat el tema i els problemes que comportaran les obres en el funcionament de les terminals.

Sílvia Monfort

El primer a manifestar el seu desacord va ser l'Associació de Línies Aèries (ALA) quan va exposar la seva preocupació per la planificació i el desenvolupament de la reconstrucció de l'aeroport. Les companyies aèries critiquen les deficiències tècniques del projecte elaborat pel Taller d'Arquitectura de Ricard Bofill, entre els quals destaquen els problemes de seguretat que es produiran en la rambla que unirà les tres terminals que integraran el futur aeroport. També demanaren que l'aeroport tingui dos nivells, un per a l'arribada i un altre per a la sortida, alhora que manifestaren la seva preocupació per la relació entre la capacitat d'absorció del trànsit diari i la previsió de l'actual remodelació, que quedarà obsoleta abans de la inauguració.

Tot seguit, «com que la Generalitat i l'ajuntament no han entrat gaire en la polèmica a causa del buit institucional que hi ha, per primera vegada s'ha pogut fer un front comú i unit per part dels diferents sectors civils enfront del Ministeri de Transports», comenta el director gerent de la Cambra de Comerç, Ramón Saró. Aquest front comú està format per la Patronal Foment del Treball, la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació, la Confederació d'Hosteleria de Catalunya, la Fira de Barcelona i l'Associació Catalana d'Agències de Viatges, a més de la ja mencionada Associació de Línies Aèries.

«El que és una llàstima» diu Ramón Saró «és que en la reforma de l'aeroport es perdi l'oportunitat d'establir quines són les prioritats, com és el cas de la terminal internacional».

D'altra banda, i mentre durin les obres, les organitzacions empresarials volen que es construeixi una terminal provisional que eviti les molèsties als passatgers. Si no, tal com afirma Alfred Molinas, president de la gran pa-



JOSEP LOSADA

El ministre de transports, José Barrionuevo, presenta el projecte de remodelació de l'aeroport realitzat per Ricard Bofill.

tronal catalana «els viatgers hauran de venir amb granota».

Ara bé, totes les entitats volen deixar clar que les crítiques no van tant contra el projecte de Ricard Bofill com contra el Ministeri de Transports. Així, Ramón Saró afirma que «els milions que vinguin del Ministeri, benvinguts siguin, però han vingut tard i malament».

L'última proposta de la patronal va ser la de privatitzar una part de l'aeroport. Alfred Molinas creu que «hi hauria moltes empreses o entitats que estarien interessades a participar-hi».

La por que hi ha és que si el consell de ministres no adjudica les obres de forma directa, pel fet que cap constructora no es va presentar al concurs de licitació, les reformes no s'acabaran a temps. □