

Els socialistes tenen por de perdre el vot urbà

## Les obres de Felipe

Tot coincidint amb el descens del vot socialista a les ciutats, el govern de Felipe González ha presentat en societat el Pla Felipe. Un pla ambiciós per a solucionar els problemes de transport i circulació en les grans urbs. Obres públiques per a uns ciutadans descontents.

**A** finals del mes de maig, el Partit Socialista del País Valencià organitzava unes jornades amb el significatiu títol de "Ciutat i socialisme". Es feia evident aleshores el que tots els analistes polítics veien de feia temps. En paraules del president de la Generalitat valenciana, Joan Lerma: "El missatge socialista arriba amb dificultat a les ciutats". La davallada del vot socialista i el perill constant de patir mocions de censura en què es troben els ajuntaments de les grans ciutats on el PSOE té la majoria, però no absoluta, han provocat respostes des del mateix partit, però també des del govern.

Tarragona i Lleida als Països Catalans i Madrid, la capital de l'estat, la mateixa ciutat des d'on governa Felipe González, han vist que pactes entre diverses forces de dreta i centre modificaven el titular de l'alcaldia, i provocaven l'eixida d'un socialista.

El debat dins el PSOE és ampli, però ningú dubta ja que les eleccions municipals del 91 seran difícils. Albert Pérez Ferré, secretari d'Organització de la comissió executiva nacional del partit socialista, manifestava a EL TEMPS: "Jo crec que no és un fet aïllat, que es done únicament a Espanya; a tot Europa, les grans ciutats s'acosten a les postures dels partits conservadors". Preguntat sobre les raons d'aquest fenomen, Pérez Ferré n'assenyala un parell: "Per una banda, cal adonar-se que l'habitatge s'ha posat molt car a les grans ciutats, això provoca que molta gent d'idees progressistes i d'un nivell adquisitiu mitjà o baix es decideix a anar-se'n a l'àrea suburbana i així es crea un cinturó al voltant de la ciutat on es queden els sectors més acomodaticis i conservadors. A més, la gestió d'una gran metròpoli és molt més difícil que la d'un poble petit. Les obres no es noten tant i una ciutat pateix tot el descontentament social i polític de la comarca. El ciutadà de València, per exemple, es troba amb manifestacions i protestes que vénen de la comarca i, de

vegades, de qualsevol part del país". Ricard Pérez Casado, ex-alcaldé socialista de València, opinava que "s'ha canviat la composició poblacional, les grans ciutats ja no ho són de treballadors sinó de *clases* mitjanes il·lustrades que, en un període de gran individualisme, tendeixen a abandonar les opcions d'esquerra, i no sols les socialistes".

Les respostes per a frenar aquesta fugida del vot urbà han tingut una doble vessant: per una banda les decisions preses a la reunió de València: s'ha d'aportar un nou missatge que arribe a les classes mitjanes i s'ha de tornar a la militància activa de la qual el poder sembla haver separat els socialistes; per l'altra, les decidides actuacions del govern per a invertir un bon grapat de milions en la infraestructura de les grans metròpolis: el Pla Felipe. En la conferència sobre política municipal que el PSOE ha celebrat recentment a Sevilla, dos han estat els temes que més han transcendit a l'opinió pública: la necessitat d'assegurar l'estabilitat del govern municipal (o la consciència que és molt difícil governar amb l'ombra constant de la moició de censura i per tant cal entrebancar-la), i l'ambició de millorar la qualitat de vida, amb més recursos i més obres públiques.

Les tres grans ciutats dels Països Catalans tenen, de moment, alcalde socialista, però en cap d'elles amb majoria absoluta. La situació de Barcelona i Palma sembla la més estable ja que en les dues ciutats els socialistes han trobat aliats. A Barcelona són els dos regidors d'Iniciativa per Catalunya els que permeten al PSC mantenir el govern municipal, encara que algunes vegades el PSC s'ha vist obligat a buscar els vots del PP, mentre a Palma el pacte entre socialistes i tres regidors expulsats del CDS és suficient per a neutralitzar les forces de la dreta. A València, però, la situació és molt més tensa. El PSOE no té la majoria absoluta ni amb els dos vots de les regidores de la coalició Es-

querra Unida-UPV i ha d'arribar a pactes puntuals amb el CDS o el Grup Mixt per a llançar endavant les seues propostes. Moltes vegades aquests pactes estan en l'aire fins a l'hora de les votacions i és la capritxosa orientació del vot d'un dels dos regidors del grup mixt qui decideix si continua endavant algun projecte.

### ARRIBA EL PLA FELIPE

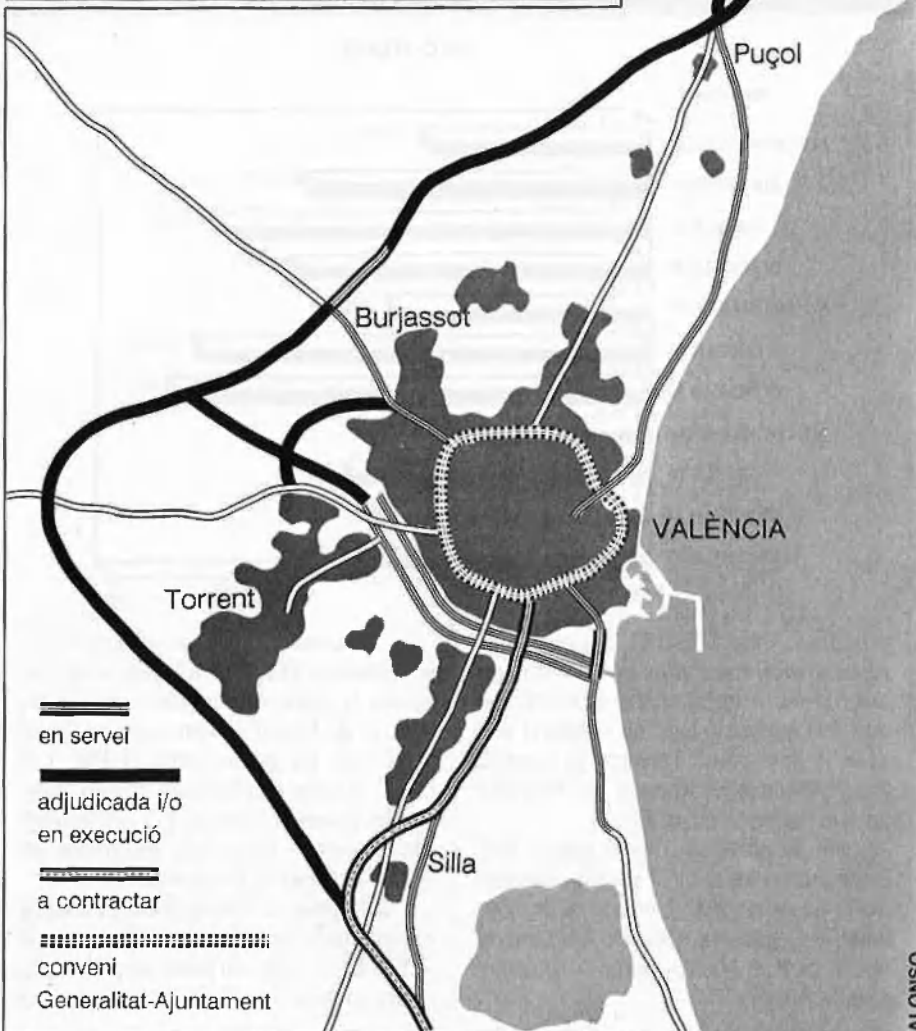
I és enmig de tota aquesta agitació que sorgeix l'anomenat pla per a la millora del transport en les grans ciutats, més conegut com Pla Felipe. ¿Per què Felipe? Uns i altres, per exemple l'alcaldessa de València, Clementina Ródenas, en l'entrevista que publiquem en aquest número, diuen que a mesura que es gestava el pla es parlava del Felipe i així s'ha quedat; per a l'oposició d'una i altra banda la denominació és l'evidència clara de la maniobra electoralista i constitueix un nom "de vergonya".

Oficialment, les pretensions del nou pla són "l'increment i millora dels nivells de benestar dels ciutadans", com va dir el president del govern espanyol: "Estem disposats a afrontar els problemes de les grans concentracions urbanes, i voldríem fer-ho d'acord amb les institucions, les forces polítiques, les organitzacions socials i els ciutadans". Es tracta d'un pla d'actuacions específic per a la gran urbs. Als Països Catalans, únicament Barcelona i València rebran inversions dins el Pla Felipe.

Palma, la ciutat amb més problemes de trànsit a les Illes, n'ha quedat fora i prepara amb altres ciutats de l'estat espanyol, com Valladolid, un pla per a modernitzar el transport públic amb la introducció d'autobusos de butà i trolebusos de gran capacitat.

### POCA NOVETAT

La crítica més important que s'ha fet a l'aparició del nou pla ha estat la falta, en realitat, de noves obres d'infraestructura. El



### El Pla Felipe: xifres i frases

**Total d'inversions a l'estat espanyol:**  
1'6 bilions de pessetes

Distribució:

Transport urbà 30'9%  
Transport ferroviari 19'0%  
Infraestructures 50'1%

Finançament: (en milers de milions)

Administració Central 1.200  
Governos autònoms i ajuntaments 393  
Finançament privat 36

Percentatges:

Administració central 73'7%  
Governos autònoms i Ajuntaments 24'1%  
Finançament privat 2'2%

**Total d'inversions als Països Catalans:**

540.000 milions de pessetes

Percentatge respecte al total: 33'1%

Barcelona 466.000 milions

València 74.000 milions

### Frases:

**Felipe González**, president del govern espanyol: "Es una resposta a l'angoixa del transport de les grans ciutats"

**José Barrionuevo**, ministre de Transports, Turisme i Telecomunicacions: "Tracta de respondre a l'esperança de fer més habitables les grans concentracions urbanes".

**Vicente González Lizondo**, diputat d'Unió Valenciana a les Corts espa-nyoles: "És electoralista, manipulador i marginador... les xifres són falses i amaguen la reacció desesperada d'un govern, d'un partit que vol donar suport als seus candidats municipals".

**Antoni Lucchetti**, portaveu d'Iniciativa per Catalunya a l'Ajuntament de Barcelona: "Començant per la denominació, és una vergonya".

**Pasqual Maragall**, alcalde de Barcelona: "Significa un gran esforç inversor de l'administració central, i per a Barcelona és un salt històric, només caldria coronar-lo amb el metro olímpic".

**Josep Maria Culler**, cap de CiU a l'Ajuntament de Barcelona: "Acceptar el Pla Felipe és un error històric sense visió de futur, s'haurien d'invertir més diners en el metro de Barcelona que en el de Madrid"

pla es preocupa més per donar uns terminis concrets a projectes ja vells i per coordinar les administracions encarregades de les diferents obres que de proporcionar noves solucions a l'urgent problema del transport. Aquesta aparició d'un pla que fa que l'Administració Central agafe de la mà antigues iniciatives, ha provocat nombroses protestes per part de l'oposició; José Luis Olivas, regidor del Partit Popular a l'Ajuntament de València, manifestava en diversos mitjans de comunicació que "l'administració central assumeix obres que anaven a ser finançades pel Consell Metropolità de l'Horta i per la Generalitat i en realitat fa ben poca cosa nova. Això demostra l'escassa autonomia de la nostra administració respecte a Madrid".

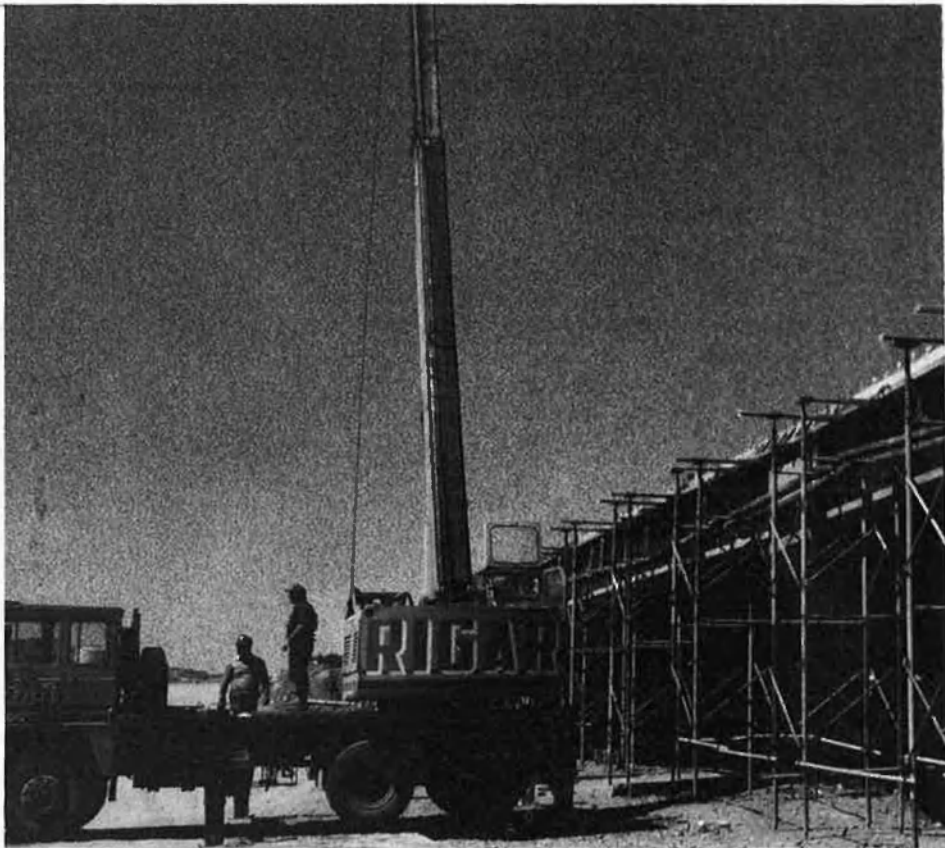
Les intervencions del Pla Felipe es dirigeixen a potenciar el transport alternatiu al cotxe, mitjançant la millora del transport públic i, en concret, dels ferrocarrils de la rodalia.

A València, les principals obres seran l'electrificació de dues línies de ferrocarril i la construcció d'un de nou entre la capital i Silla, a més de la finalització del segon cinturó, una nova circumval·lació de la ciutat, l'autovia València-Torrent i els distribuïdors Nord i Sud. La majoria d'aquestes obres són projectes ja vells. El segon cinturó està pràcticament acabat i la resta de projectes feia ja temps que buscaven una data i un pressupost. Únicament la circumval·lació de la ciutat és relativament nova.

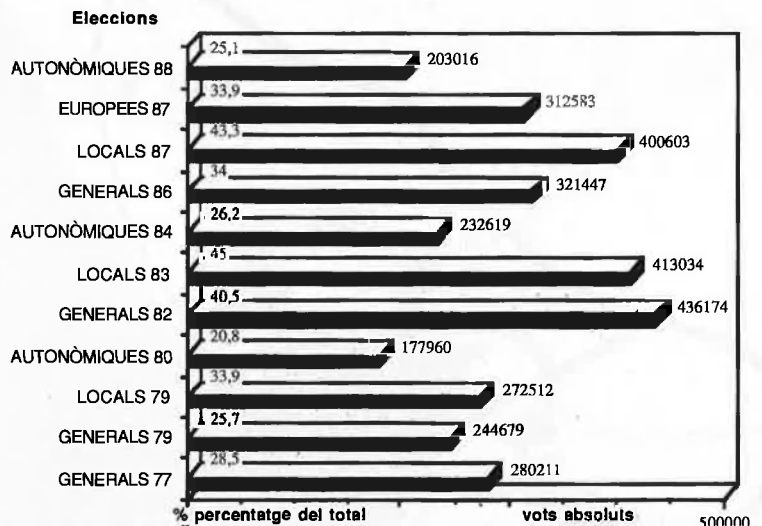
A Barcelona, les ambicions són majors perquè per al 94 es tractarà de duplicar l'oferta ferroviària actual. Quant a les infraestructures de carretera, es conclouran les *potes* Nord i Sud.

#### DESPULLAR UN SANT PER VESTIR-NE UN ALTRE

Després de les primeres intencions de realitzar una autovia gratuïta que recorreguera el Maresme, les coses han canviat. El passat dimarts 6 de juny, el ministre Sáenz Coscolluela confirmava que l'autovia seria de peatge i ho va justificar tot al·legant que el MOPU havia fet inversions molt importants a Barcelona. Manuel Mas, alcalde de Mataró i membre del PSC, viu ara un dels moments més difícils del seu mandat. La premsa va anunciar que els 466.000 milions de pessetes que s'invertiran a Barcelona pel Pla Felipe tenien com a contrapartida que el MOPU no tinguera diners per a invertir els 35.000 milions necessaris per a fer l'autovia Mataró-Malgrat. Mas, que va ser un dels



#### PSC-PSOE



principals defensors de l'autovia quan aquesta encara era gratuïta, ha demanat una entrevista urgent amb el ministeri perquè té la impressió que "no s'entén el sentit de la nova obra". Prompte va sorgir la frase inevitable, es tractava de "despullar un sant per vestir-ne un altre".

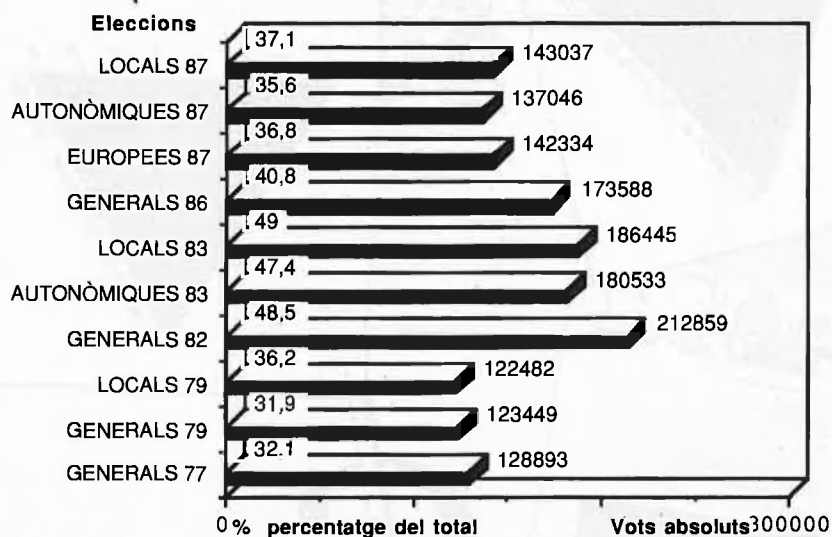
L'afer ha provocat que el mateix PSC difonguera una nota el passat dimecres dia 6 on es negava al peatge de la nova autovia i esperava que "les alternatives que segueixen obertes portin a solucions satisfactòries".

De moment les alternatives estudiades pel Ministeri d'Obres Públiques només inclouen la supressió d'un altre tram de peatge, el de Paipol a Montmeló en l'autopista A-7. La guerra entre el PSC i el PSOE sembla inevitable, el mateix delegat del govern a Catalunya, Martí Jusmet, s'ha declarat a favor dels arguments del Partit Socialista de Catalunya.

A Catalunya, ni Maragall com a alcalde olímpic amb lògica vocació/obsessió per arribar al 92, ni el seu partit, es poden permetre el luxe de caure en els greuges



**PSPV-PSOE**



comparatius de la capital amb unes comarques especialment alertades per la pluja de milions sobre la ciutat dels anells. I menys quan el discurs de Convergència i Unió (que ha resistit fàcilment a comarques i s'ha acostat fins al límit al PSC a Barcelona en els últims comicis electorals) ha jugat amb l'arma de l'equilibri territorial quan es tractava de justificar la negativa a invertir més en la ciutat olímpica.

Barcelona reuneix totes les característiques que han justificat el Pla Felipe, per-

què la pèrdua de vots dels socialistes ha estat evident en les últimes eleccions. El passat 29 d'octubre de 1989, Convergència i Unió es feia amb el 34'1% dels vots de Barcelona. Resultats: deixava al PSC amb un 34% i guanyava per primera vegada al Cap i Casal en unes eleccions no autonòmiques. El partit de Pujol encetava un compte enrere cap a l'alcaldia olímpica amb l'empenta d'una corba ascendent en els últims cinc anys a la capital catalana. D'altra banda, els barris més humils de Barcelona han deixat de costat el PSC

amb la consolidació d'Iniciativa per Catalunya com a força política d'esquerra.

El Pla Felipe no ha pogut fer grans favors a Maragall quan ni el seu propi partit se l'ha pres amb entusiasme. L'alcalde va requerir fa un any una inversió milionària de l'estat a través de la creació del *holding* olímpic i ara l'administració central s'ha limitat a sumar aquelles quantitats i d'altres ja previstes en cinturons (fins i tot les del tram del litoral que ja està acabat) per impressionar amb una suma que s'acosta al mig bilió. Si es té en compte que l'única novetat és l'aportació de l'anomenat contracte-programa del metro, congelat des de fa cinc anys, s'entendran més fàcilment les dures crítiques que ha rebut per part de tota l'oposició, incloent-hi els representants d'IC que han donat suport als socialistes. Tothom ho ha batejat com a simple operació de *marketing* pel fet que els 45.000 milions de pessetes negociats l'any 1985 per a noves inversions de metro s'han quedat en 15.000 milions, i encara condicionats a la construcció d'un metro olímpic fins a l'anella de Montjuïc, sobre el qual no hi ha acord i que és pràcticament impossible enllestir abans del 1992.

Sobre l'electoralisme de la proposta, Ricard Pérez Casado opina que "d'alguna manera el creixement de la renda ha provocat una motorització increïble; els sistemes de comunicació van per darrere i la mala circulació és un dels problemes que més a prop té el ciutadà. Sí, hi ha un component de resposta en aquestes obres a la pèrdua de vot urbà, em recorde ara de la reforma de París que encetà Miterrand..." Per a Pérez Ferré, "la reflexió d'un socialista de la Moncloa i un de qualsevol municipi sobre la gestió municipal és la mateixa. La democràcia es fonamenta en el vot i per tal que la gent ens vote hem de donar una bona gestió, i el Pla Felipe entra en aquesta bona gestió però no és un pla electoralista".

Malgrat aquestes declaracions, la sospita i el record d'altres temps han omplert l'opinió pública de suspicàcia. Queda ara saber fins on arribarà aquest pla que representa una inversió i un esforç per coordinar diverses administracions de la mà de la central, sense precedents a l'estat espanyol. Un pla que comença enguany i acaba el 93 i que llançarà al carrer la major quantitat de milions l'any 91, el mateix de les properes eleccions municipals.

Jordi Sebastià i Carles Capdevila, amb informacions de Miquel Payeras.