

"L'aeroport no pot esperar fins el 2003"

Joan Clos (Parets del Vallès, 1949) és alcalde de Barcelona des del setembre del 1997, quan va substituir Pasqual Maragall. El pròxim mes de juny passarà per les urnes per primera vegada, amb les credencials de la nova Carta de Barcelona i els projectes pel 2004.

El 1979, Joan Clos, un metge cirurgià especialitzat en anestèsia, comença la seva carrera dins l'administració municipal com a director de Serveis Sanitaris de Barcelona. Des de llavors, i com qui no vol la cosa, va anar escalant posicions en els quadres administratius. Es podria dir de Joan Clos que és el típic cas del somni americà, algú que comença treballant en una empresa de peó i acaba de director general. El 26 de setembre del 1997, el plenari de l'Ajuntament l'elegeix alcalde en substitució de Pasqual Maragall. Durant aquest any i escaig, Clos ha hagut de treballar amb l'inconvenient de l'ombra allargada de l'ex-alcalde, però alhora amb l'avantatge de poder-se donar a conèixer prop de dos anys abans de presentar-se a les eleccions municipals. I mentrestant, Barcelona ja ha aconseguit tenir una carta municipal pròpia.

—El 29 de desembre passat se'l veia molt content per l'aprovació de la Carta Municipal de Barcelona al Parlament de Catalunya...

—Sí, és una avenç molt important per a la ciutat. A la vegada és una vella reivindicació i una gran oportunitat per dotar-nos d'un instrument que ens permeti garantir un funcionament més eficaç, que afavoreixi una convivència ciutadana més bona. És gaudir d'una espècie de Constitució de Barcelona, o d'Estatut, un règim propi adaptat a les circumstàncies de la ciutat.

—El ciutadans entendran la importància d'aquest nou instrument?

—Crec que sí. Potser passarà un temps fins que es pugui veure la diferència. Però es notarà, sigui perquè s'agilitaran tots els mecanismes urbanístics, o perquè es guanyaran competències en alguns àmbits com el de l'ensenyament o la capacitat financera (quan entrin en funcionament les previsions que s'han d'aprovar

encara en el Congrés dels Diputats). També hi ha el tema de la instauració de la justícia municipal, amb la qual pretenem posar en marxa un sistema que resolgui de manera més ràpida els conflictes de convivència: els sorolls, els incompliments de normatives horàries, els *grafittis*, els estacionaments en doble filera, etc.

—La Federació d'Associacions de Veïns diu que s'ha comptat poc amb ells per a fer la Carta.

—El paper de les associacions de veïns serà molt rellevant, perquè una vegada les institucions electes han

dit la seva, és un bon moment per prosseguir amb l'elaboració dels reglaments, és a dir, l'aplicació concreta del que conté la pròpia llei. Crec que en aquest àmbit tindrem l'ocasió de retrobar-nos amb la Federació i les associacions de veïns i tornar a treballar per fer que les idees que estan contingudes en el text legal s'apliquin a la realitat.

—L'aprovació de la Carta reforça la sensació que han millorat les relacions entre Ajuntament i la Generalitat. Pel canvi d'alcalde...?

—Penso que no. L'elaboració de la Carta ha estat complexa. Hem passat prop de catorze anys des de l'elaboració del reglament de descentralització i participació de l'Ajuntament de Barcelona fins a la de la Carta. Aquesta aspiració de Barcelona ja havia estat recollida prèviament, en el sentit que la capital de Catalunya podia gaudir d'un

règim especial. Ara ja el tenim i volem dirigir totes les nostres forces a posar-la en funcionament tan aviat com sigui possible.

—No acaba d'aclarir-se com i quan es faran les obres d'infraestructures pendents: ampliació de l'aeroport, TGV...

—El que volem és una ciutat inserida en tota aquesta nova realitat europea. Això que pot significar per a Barcelona moltes oportunitats, només ho podem aprofitar si actuem amb conseqüència i tenim les in-

"El termini del 2003 per a l'aeroport és exagerat. No podem esperar tant. I del tren d'alta velocitat, els compromisos van en la línia del 2004. Però el ritme em sembla preocupant per la lentitud."

infraestructures necessàries. Això vol dir: l'aeroport, el tren d'alta velocitat. Per aprofitar això no cal solament que es facin totes aquestes infraestructures –sobre això ja hi ha consens–, sinó que es facin en un temps suficient que permeti aprofitar les oportunitats que passen davant nostre. Crec que el termini del 2003 per a l'aeroport és exagerat. S'hauria d'accelerar, no podem esperar tant, són quatre anys! I sobre el tren d'alta velocitat, veig que les declaracions i compromisos van en la línia del 2004... en canvi, el ritme de les reunions de la comissió mixta o de la intergovernamental em semblen preocupants per la seva lentitud.

—Així, encara no estan ben lligats aquests temes?

—No, no. Falta insistir en aquestes infraestructures, perquè ens hi juguem molt. I l'altre gran terma és el transport públic metropolità. Perquè tot això funcioni, la regió metropolitana de Barcelona no es col·lapsi i puguem presentar-nos amb la cara ben alta en aquesta competència dels eixos de desenvolupament de la nova Europa necessitem un transport col·lectiu que faci un salt endavant molt important.

—Perquè, a més, les rondes ja s'han fet petites...

—Sí. Tota l'estructura viària sempre acaba essent escassa, perquè si no tenim una xarxa de transport públic potent, l'estructura viària acaba tendint al col·lapse. Per evitar-ho necessitem un transport col·lectiu de metro, tren, rodalí i autobusos més potent.

—Qui té la culpa del retard a fer les noves infraestructures, la descoordinació entre les institucions o la indecisió dels governs?

—Crec que aquí hi ha responsabilitats diverses. En el cas de l'aeroport, el que convé és que el govern de Madrid procedeixi d'un vegada a establir un nou model aeroportuari, que ens permeti gaudir d'una autonomia de gestió per a l'aeroport de Barcelona. En bona part, la responsabilitat d'això recau en el govern de Madrid. Potsar la Generalitat hauria d'exigir amb contundència aquesta autonomia de l'aeroport, tot i continuar sempre que convingui lligats a una xarxa general. I evidentment, nosaltres volem participar en la gestió de l'aeroport. Després, crec que tots ens podem posar d'acord a instaurar, una vegada la competència estigui compartida per aquesta autoritat aeroportuària nova, un mecanisme de gestió com més professionalitzat millor. Això vol dir donar entrada al sector privat.

—I el tren d'alta velocitat?

—Crec que les responsabilitats també van molt dirigits al govern de Madrid. Tinc confiança que l'Albert Vilalta, el secretari d'estat, sigui una peça clau per garantir que el 2004 estiguem lligats a la xarxa de ferrocarrils amb ample de via europeu. El que fa falta és un esforç de diàleg pel tram més conflictiu, que és el de travessar Barcelona i de lligar amb la regió metropolitana. Estem d'acord amb una ronda ferroviària d'ample de via europeu per Barcelona i creiem que la línia principal d'alta velocitat ha de ser la que baixa pel Llobregat fins l'aeroport, travessa Barcelona ràpidament, para a la Sagrera –l'estació central, a la Sagrera!– i després se'n va cap a França. Aquesta és l'opció que defensem com a més eficaç.

I en el cas del transport metropolità, fins ara, el con-



veni d'infraestructures pel transport col·lectiu es finança en dues terceres parts per la Generalitat i una per l'estat. L'explotació es fa a través de l'Autoritat del Transport Metropolità, que està fent els primers projectes d'un sistema de transport col·lectiu per a la regió metropolitana de Barcelona. Si hagués de posar l'èmfasi en alguna de les tres infraestructures de què he parlat, aquesta està a la mateixa altura que les altres dues anteriors, no és menor. És imprescindible que, per evitar el col·lapse de la regió metropolitana de Barcelona, el transport col·lectiu estigui fet. I, en el cas del transport metropolità, no veig una predisposició econòmica suficient per afrontar el que això representa. Per tant, de les tres, la darrera és la que veig amb més preocupació.

—Barcelona està aixecada per tot arreu: sempre s'han de fer totes les obres abans d'eleccions?

—No, no. Nosaltres mirem de mantenir el ritme d'obres a la ciutat constant. Hem tingut algun problema, ara fa un parell d'anys, perquè hi va haver un canvi en la llei de contractes de l'estat i un canvi de terminis d'exposició al públic i de sistemes d'adjudicació de les obres, i això va retardar en vuit o nou mesos la construcció. Hem de mantenir sempre un ritme constant d'adequació i de millora de la ciutat, que és com una casa molt gran, que sempre té alguna part que està en procés de millora. Però bé, les obres van a bon ritme i de segur que aviat les tindrem llestes.

“Perquè Barcelona no es col·lapsi, necessitem un transport col·lectiu que faci un salt endavant molt important.”



"Barcelona vol fer de capital i ho fa amb molt de gust i il·lusió, assumint tot el que això representa de responsabilitat addicional, i a vegades de costos. Però val la pena fer-ho!"

—Tot i els canvis urbanístics, Barcelona continua tenint greus problemes de circulació. Hi ha solució?

—Si troben alguna ciutat gran que tingui resolt aquest problema, me la presenten, perquè seria...

—Així que no té solució?

—L'única solució és la que estem fent a Barcelona: distribuir-nos un espai públic, d'una forma consensuada entre tots els operadors d'aquest espai: els vianants, els conductors, els qui utilitzen la calçada per al transport públic o per a distribuir mercaderies, per a l'aparcament, etc. Hi ha una lluita per un espai que és escàs i per tant s'ha d'arbitrar un acord que ens permeti fruit dels avantatges del centre de la ciutat i minimitzar els aspectes de congestió i de caos. Jo diria que a Barcelona estem raonablement bé a l'hora de resoldre aquest conflicte. I l'aposta de futur continua essent l'increment del transport públic.

—Què opina de Joaquim Molins, el candidat de CiU a Barcelona?

—Jo, és que com a candidat a l'alcaldia, el veig molt llunyà, molt ficat en d'altres temes. Però, bé, ell i el seu partit deuen haver decidit aquesta estratègia. Jo no hi tinc res a dir, al contrari, a mi el que m'interessa és continuar treballant per la ciutat i estic segur que ell, com a

candidat, des de les seves responsabilitats polítiques també pot contribuir i espero que així ho faci.

—Fa uns mesos, Molins deia a *EL TEMPS* que la ciutat havia perdut pistonada, que la indústria havia estat substituïda per serveis poc qualificats...

—No, que va, que va. Tots els indicadors mostren que Barcelona creix per sobre de la mitjana de Catalunya. I ja es veu, només una visió de tot el que succeeix al carrer és la prova més evident de com va la ciutat. Barcelona té un dinamisme que poques ciutats d'Europa poden mostrar amb el mateix vigor. I això

ho estem fent tot i que no tenim les infraestructures que dèiem abans. Fins i tot, alguns diuen que tenim una taxa d'inversió pública excessiva i es queixen de massa obres. Jo crec que no, perquè precisament, en la mesura que ens falten aquestes infraestructures, no podem abaixar el ritme amb això que tenim, que és la ciutat interior, la ciutat central d'aquest conglomerat que és la Barcelona metropolitana. L'activitat econòmica i el turisme urbà... som l'única ciutat d'Europa que ha doblat el nombre d'estades hoteleres en cinc anys, de tres milions i mig a set i mig! Home, això és importantíssim. I ara posarem el Liceu en marxa. I el World Trade Center, en marxa. I posarem l'Auditori en marxa, i urbanitzem el front marítim, i obrim la Diagonal, i obrim la Ronda del Mig... Tot això fa esclatar un seguit d'oportunitats que la ciutat té i fa que tingui una marxa!

—I el món de la cultura està a l'altura?

—Home, amb alts i baixos. Però és que el món de la cultura viu un moment d'una certa interrogació. Aquest concepte elitista de la cultura està en crisi en molts indrets. La cultura ja no és patrimoni de ningú, és una cosa més difusa i tothom té més dret a la cultura. Però a part d'això, potser si hagués de fer un retret —que no sé a qui dirigir perquè potser és col·lectiu— és

"Barcelona i València tenim valors afegits en la nostra història col·lectiva, els compartits a través de la proximitat i de la llengua, i els compartits a través de la realitat d'Espanya."

que trobo a faltar, a Barcelona i a Catalunya, empreses d'una mica més de magnitud en aquest sector. També insisteixo sempre a dir que hi ha uns quants sectors en què no tenim prou pes econòmic. Em refereixo al sector de les indústries multimèdia i del tractament de la informació, que als EUA ja han sobrepassat la indústria de l'automoció. Una cosa que a mi personalment em preocupa —que crec que és fruit de molts factors, entre ells el de no gaudir d'un aeroport suficient— és la nul·la presència en el món de la indústria aeronàutica, que en el segle que ve tindrà una transcendència de primer nivell. I jo aposto personalment pel projecte de la "ciutat del coneixement". El valor afegit més important ara és el coneixement. Per tant, el centre de la ciutat, que té molts inconvenients, té l'avantatge de ser l'espai on podem posar alguns dels serveis culturals, com el

Liceu, però també les institucions formatives, les universitats, els grans centres consumidors i utilitzadors de coneixement, com els hospitals, etc.

—I el Fòrum de les Cultures del 2004?

—Sí, és un altre projecte molt important de Barcelona, per Barcelona i de consens...

—Es més important el consens que el projecte?

—Bé... és que costa, costa. Estem en un moment en el qual han canviat els interlocutors, no ens coneixem tant com abans i s'han de construir les complicitats, imprescindibles per fer aquest gran projecte. Per això

costa una mica més aquesta fase inicial, però sortirà igualment, perquè crec que és una cosa nova, atrevida, valenta i que lliga perfectament amb les aspiracions de Barcelona. De nou reclamem que se'ns faci confiança, que, tranquils, que treballarem per a tots i ho farem per tots. Potser abans he dit que era per Barcelona i no, és per Catalunya i Espanya, per tots.

—*El projecte de Barcelona que vostè explica, és un objectiu per ell mateix o també ho és de Catalunya?*

—Des del dia 22 de desembre [data de l'aprovació de la Carta Municipal] ja som capital de Catalunya per escrit. Sempre ho hem estat, però ara ja ho recull la Carta en forma de llei. Naturalment, Barcelona vol exercir aquesta capitalitat i ho fa amb tota plenitud i amb el convenciment que som tots plegats els qui fem Catalunya, sense cap complex. Barcelona vol fer de capital i ho fa amb molt de gust i il·lusió, assumint tot el que això representa de responsabilitat addicional, i a vegades de costos. Però val la pena fer-ho!

—*Hi ha un eix real, que existeix, l'eix Barcelona-València, però en canvi a nivell oficial és inexistent...*

—No se li dona la rellevància que té. La connexió de València amb Barcelona és una connexió fonamental, per nosaltres i pels valencians. El tren de velocitat alta, a més, podria haver estat fet de manera que, en comptes de tardar tres hores, en tardés dues. És molt important per València i per Barcelona que recuperem

aquesta proximitat, que ens beneficiarà a tots. Tots sabem que l'arc mediterrani occidental en el darrers anys ha crescut econòmicament per sobre de la mitjana europea. Probablement, el que hem assolit fins ara en bona mesura sigui per les autopistes que es van fer els anys 60 i 70. Crec que el successor natural d'aquestes autopistes és una xarxa de tren d'alta velocitat que relligui aquest arc mediterrani. Per això insisteixo tant a dir que el tren d'alta velocitat, sobretot el que ve de Madrid, sigui Madrid-Barcelona-frontera, perquè no puc acceptar una situació en què es faci Madrid-Barcelona i després el tram Barcelona-frontera quedi indefinit. I que llavors la situació objectiva acabi essent Madrid-Sevilla, Madrid-València, Madrid-Barcelona i Madrid-Valladolid. Això és la pitjor de les solucions. Crec que els valencians, que treballen molt, i ja s'han associat amb els madrilenys per fer una aposta de 300 mil milions de pessetes per fer el tren d'alta velocitat, haurien d'empaitar també, junt amb nosaltres, per fer de la xarxa ibèrica, una xarxa multifocal i donar la mateixa rellevància a l'eix València-Barcelona, que és un eix extremadament natural. A més, tenim valors afegits en la nostra història col·lectiva, els compartits a través de la proximitat, a través de la llengua, i els compartits a través de la realitat d'Espanya.

Jordi Fortuny / Enric Rimbau

Taula de Disseny



RAVENTÓS i BLANC SANT SADURNÍ D'ANOIA TELÈFONO 93 - 818 32 62 E-mail: jmr@troc.es