

# "Voldríem que se'ns ajudés a fer de capital"



Joan Clos (Parets del Vallès, 1949), metge anestesista i epidemiòleg, ha tingut diversos càrrecs a l'Ajuntament de Barcelona. Es presenta com a candidat del PSC a l'alcaldia de Barcelona per primer cop, tot i que des del 1997 és alcalde en substitució de Pasqual Maragall.

**D**esprés de les eleccions, quedaran obres per fer a Barcelona, perquè darrerament...?

—Sí, home, sí. Barcelona no parerà. Tenim nous grans projectes en marxa: el del 2004, la transformació del Poble Nou, l'estació del Tren d'Alta Velocitat, el gran projecte de Sant Andreu-Segrera, que són un milió dos-cents o tres-cents mil metres quadrats de sostre, Diagonal Mar, la construcció del metro que hem acordat amb la Generalitat. Afortunadament a Barcelona no faltaran obres per fer, però espero que siguin poc molestes per als ciutadans.

—Un dels temes recorrents és el del transport públic. Tots els candidats volen potenciar-lo...

—Nosaltres reclamem insistentment doblar la capacitat del transport públic a casa nostra. Volem passar dels 650 milions de viatges l'any als 1.200 o 1.300 que avui hi ha a Madrid per a la mateixa població. Això exigeix un esforç molt gran, en primer lloc de la Generalitat i de l'estat, que són els qui financen les ampliacions. I un cop acabades, nosaltres també hi haurérem de ser com a ajuntaments, perquè ens toca un 25 per cent de la despesa corrent de la nova expansió del transport públic. Aquest és un dels temes més rellevants a l'hora d'estructurar una Barcelona gran, que abasta tota l'àrea metropolitana, que, amb més de 150 quilòmetres quadrats —equivalents, per cert, a tot el municipi de Madrid—, irriga tota la regió metropolitana que va, com a mínim, de Vilanova a Mataró, i des de Vilafranca fins a Martorell, Terrassa, Sabadell i Granollers.

—Seria convenient unificar d'alguna manera aquestes administracions?

—No és que sigui convenient, és un greuge històric. Teníem la Corporació Metropolitana, que es va dissoldre. I les lleis d'ordenament del territori de Cata-

lunya proposen la regionalització de Barcelona, amb la creació de la nova Àrea Metropolitana. I això no s'ha desplegat mai al Parlament per causa de la incapacitat d'arribar a un consens polític.

—Sovint es parla de la Barcelona del disseny. Els propers anys seran per treballar més els serveis al ciutadà, més que no les grans transformacions?

—Barcelona s'ha fet gran en aquest període perquè ha sabut con- jugar les dues coses, una aposta molt ferma per projectar-se internacionalment, fer les coses molt bé, de primar la qualitat, que és el que ens ha fet atractius —som l'única ciutat europea que en els darrers cinc anys ha doblat el nombre de visitants— i això ho fem amb la voluntat de millorar la ciutat en tots els seus indrets. No es tracta de fer una aposta pel centre o per algunes coses simbòliques, sinó de fer que tot el vaixell avanci amb una velocitat de creuer que ens porti a una ciutat millor. De fet, hi ha poques ciutats a Europa que puguin mostrar una carta de presentació com la transformació dels darrers anys de Barcelona. I això ha estat, insisteixo, un factor de generació de prosperitat i de riquesa. Però aquest no és l'únic projecte de Barcelona. També n'hi ha un altre que és el de millorar les condicions de vida dels ciutadans que hi vivim. Aquí fem una

**"Aquí també s'ha de fer el lligam entre empresa, ciutat, universitat, recerca, coneixement, per tornar-nos a projectar amb força cap al futur. Ens hi juguem molt, en aquest terreny."**

política, que volem continuar, d'ampliar els equipaments i els espais verds, i de millorar l'espai públic, de fer ciutat per la convivència, que és un valor extremadament preuat.

El tercer gran projecte de Barcelona és el de ser la capital de Catalunya, amb totes les conseqüències. És a dir, ser la locomotora de Catalunya, un punt de referència que la projecti al món. Ser una ciutat que compleixi amb orgull i amb honor la funció de ser la capital. I això, fins ara, quan s'ha aprovat la Carta Mu-

nicipal, no s'havia vist reflectit per escrit. Estic segur que Barcelona ha ajudat Catalunya a projectar-se al món. I a més, Barcelona crec que ho fa d'una forma molt generosa. És a dir, als barcelonins ens costa els nostres diners ser la capital de Catalunya. Però de la mateixa manera que ho fem amb il·lusió i honor, també voldríem que se'ns ajudés a fer de capital. Per exemple, en les grans infraestructures, si més no, que no ens posin pals a les rodes. En fi, crec que s'ha d'aprofundir una relació més generosa i oberta de la Generalitat amb Barcelona, perquè hi tenim molt a guanyar tots.

—Parlant d'infraestructures, quina és la seva proposta pel que fa a la gestió de l'aeroport i del TGV?

—La del TGV és claríssima. Una estació central a la Segrera, una línia contínua que ve de Sevilla, Madrid, Saragossa, Tarragona, Barcelona, que continua a França passant per Girona, Perpinyà, Montpeller, etc. Nosaltres no volem ser estació terminal. Volem ser estació central d'un gran eix que uneix la Península amb França i amb el cor d'Europa. I ha de ser un tren d'alta velocitat, és a dir per sobre dels 350 km/h, amb línia contínua fins a França.

Quant a l'aeroport, en volem un de gran. L'aeroport de Barcelona té unes potencialitats extraordinàries que volem aprofitar. No solament perquè faci una funció de tràfic aeri de passatgers i de mercaderies, sinó que volem que els aeroports de Catalunya facin un paper estratègic que ens permeti recuperar la presència en la indústria aeronàutica de cara al segle XXI. Catalunya, fins la Guerra Civil, havia estat el motor de l'aeronàutica espanyola. Hem de recuperar la presència en el sector aeronàutic, hem de tenir uns aeroports que també ofereixin serveis avançats a les companyies d'aviació, amb tot allò que es pugui generar al voltant de l'aeroport. Perquè tot això genera llocs de treball i riquesa. Per tant, necessitem un aeroport pensat estratègicament i necessitem finançar ràpidament l'ampliació de l'aeroport.

Hem de fer un model de gestió de l'aeroport que permeti la presència de l'administració local i de la inversió privada, com un ajut per fer possible el gran aeroport que volem.

—També es parla de la importància de facilitar a les ciutats sòl industrial, per als nous sectors tecnològics, les "indústries del coneixement"...

—En aquest àmbit ens juguem força el futur de la ciutat. Som una ciutat de serveis que venim d'una tradició manufacturera. Totes les grans fàbriques s'han anat desplaçant i s'han anat substituint per serveis. Però necessitem una base productiva de nova generació, tecnològica, informàtica, de recerca, de desenvolupament, de disseny avançat. És a dir, totes aquestes noves activitats econòmiques són imprescindibles per al nostre creixement. Barcelona vol apostar per aquestes noves activitats econòmiques. En els grans espais disponibles a ponent, Diagonal Mar, Poble Nou, Sant Andreu-Segrera o El Bon Pastor, tenim la possibilitat d'implantar aquestes noves activitats econòmiques. Aquesta transformació és la que s'ha donat a ciutats com Nova York o Boston, on han nascut, al costat de



les universitats, una sèrie d'indústries molt vinculades als nous coneixements. Aquí també s'ha de fer el lligam entre empresa, ciutat, universitat, recerca, coneixement, per tornar-nos a projectar amb força cap al futur. Ens hi juguem molt, una ciutat que no és capital d'estat ni centre financer ha d'encertar molt bé la seva estratègia. I la nostra passa per atreure aquesta estructura de noves activitats econòmiques de la propera generació i, a la vegada, mantenir les plataformes de relació i connexió internacional a ponent, com la Fira de Barcelona, l'aeroport, el port o la Zona Franca.

Són els dos eixos, el de llevant i el de ponent, el de projecció enfora i transport amb el de la generació de coneixement i progrés.

—Aquest és el model de progrés econòmic...

—Sí aquest és el projecte industrial. Però després hi ha l'altre gran projecte, el de la convivència, el de la solidaritat, el de la gent, el de ser feliç... El de viure tots plegats, en una ciutat solidària. I aquest és més important que l'altre projecte. Volem el progrés econòmic, però el volem per aconseguir una ciutat on es visqui bé, on es tingui cura de la cohesió, de la gent que no hi pot arribar. És a dir, tot això no emmarcat en un context liberal de camp qui pugui, sinó una ciutat on ens agrada fer les coses junts, respectant-nos.

**"Hi ha l'altre gran projecte, el de la convivència, el de la solidaritat, el de la gent, el de ser feliç... El de viure tots plegats, en una ciutat solidària. I aquest és més important que l'altre projecte."**

**Enric Rimbau**