

Alta velocitat València-Barcelona

El diputat i senador d'ERC Carles Bonet, ha presentat una proposta no de llei al Parlament de Catalunya en què proposa que les Generalitats de Catalunya i de València facin un front comú per negociar amb Madrid les inversions necessàries perquè el pla ferroviari 2000-2007 estableixi una connexió ferroviària d'alta velocitat entre Barcelona i València. Segons Bonet, es pot advertir en les planificacions generals de l'estat i en la seva previsió pressupostària "un intent per negar o dificultar la realitat de la gran interconnexió econòmica que hi ha entre el País Valencià i Catalunya". Bonet afegeix, a més, que de Barcelona a València es triga un 65% més de temps que entre Madrid i València, mentre que les distàncies són gairebé les mateixes. La raó d'aquesta diferència és que el corredor Barcelona-València no és previst com a alta velocitat (350 km/h), sinó com a velocitat alta (220 km/h).

El vot de l'empresari

El setmanari *Dossier Econòmic de Catalunya* publicava la setmana passada (9-15 de novembre) una enquesta d'intenció de vot al Parlament de Catalunya entre els empresaris: CiU apareix com el partit que més vots captaria de la patronal (un 29,3% diuen que votaran la federació) i la segona formació preferida seria Esquerra Republicana (el 8% dels enquestats), per davant del PSC (6,5%). Cal tenir en compte que un 44% dels enquestats no van saber o no van voler donar informació sobre la seva intenció de vot. La sorpresa, evidentment, és que ERC seria la segona formació més votada pels empresaris. Respecte a l'anterior consulta realitzada per *Dossier Econòmic* fa cinc mesos, ERC ha passat del 5,9% al 8%. L'abstenció ha passat del 39% al 44,3%, mentre CiU ha baixat del 37,3 al 29,3%.

Eivissa rebutja el macroaeroport del ministre Álvarez-Cascos

Eivissa pot ser el primer indret de les Balears on el ministre de Foment del Govern espanyol, Francisco Álvarez-Cascos, posi en marxa la seua política d'ampliació d'aeroports. El pla director ja s'ha tramitat i podria començar a executar-se l'any que ve. La societat illenca, amb les institucions del Pacte Progressista al capdavant, han rebutjat aquest projecte "faraònic", que preveu duplicar el nombre de passatgers d'aquí a pocs anys.

Aquest any han passat per l'aeroport d'Eivissa al voltant de 4,2 milions de persones. Aquestes xifres són considerades excessives per una gran part dels eivissencs, que denuncien la "saturació" que pateix l'illa a l'estiu. Però el projecte d'AENA preveu pujar aquesta quantitat a 7 milions de passatgers l'any 2015, per la qual cosa s'ha previst duplicar l'actual terminal i altres instal·lacions. Ara bé, el que ha posat en peu de guerra els veïns és l'expropiació d'unes 40 finques agrícoles per construir una nova plataforma per a l'estacionament d'avions. Moltes cases haurien de ser demolides i, a més, just al costat del Parc Natural de ses Salines.

Aquest projecte, segons han denunciat els ecologistes i els veïns, "no obeeix a cap necessitat real, perquè amb l'aeroport actual n'hi ha prou per atendre el trànsit que es produeix; en qual-sevol cas, n'hi hauria prou amb una reordenació d'alguns serveis", ha dit Josep Riera, un dels afectats. De fet, el text del pla director admet que les úniques saturacions possibles "es produeixen durant els set dies de major trànsit de juliol i agost". Això ha indignat els veïns, per als quals l'ampliació no és raonable. "Què farem amb aquest super-aeroport els 358 dies restants de l'any?", es pregunten.

De moment, ja s'han recollit alguns milers de firmes i el tema ha arribat al Senat. A més, el Pacte eivissenc considera que aquest projecte és totalment incompatible amb els esforços fets per reconduir el model turístic i territorial impulsat des de les institucions pro-



El 2001 més de quatre milions de passatgers van passar per l'aeroport d'Eivissa.

gressistes. De fet, aquesta infraestructura no s'ha previst en el pla territorial insular (PTI), que ordenarà el conjunt del territori illenc quan estigui definitivament aprovat. Com que el pla especial d'AENA necessita el vistiplau del Consell Insular de Pilar Costa, és probable que trobi obstacles, tot i que "si comencen a utilitzar el tema de la seguretat pública, el Ministeri té mecanismes per dur endavant el que vulgui", reconeixia preocupat un membre de l'equip de govern de Consell.

Algú ha vist en aquest pla ministerial una passa prèvia a la privatització dels aeroports illencs, com va passar amb Trasmediterrànea. Una vegada ampliat, sanejat i posat a punt, el nou aeroport podria anar a parar a mans d'algun empresari proper al Govern central.

Mentrestant, el Govern balear, que dirigeix Francesc Antich, ha demanat que Madrid li traspassi la gestió dels aeroports de les illes. El Ministeri de Foment, però, no sembla gaire disposat a fer-ho.

De moment, tots els senyals d'alarma s'han disparat i la societat eivissenca es prepara per fer front a una mobilització que, com afirma Josep Riera, "pot durar molts anys".

Joan Lluís Ferrer