

Més que Rodalia

Direcció, administració, publicitat i vendes:

Octubre Centre de Cultura Contemporània.

Carrer de Sant Ferran, 12. 46001 València.

Telèfon: 963 535 100. Fax: 963 155 165.

Redacció de Barcelona: Rambla de Catalunya, 121,

1-2, esc. esquerra. 08008-Barcelona.

Telèfon: 932 384 262. Fax: 932 384 263.

Redacció de Palma: Carrer de l'Almudaina, 8 entresòl-

dreta. 07001-Palma de Mallorca.

Telèfon i Fax: 971 720 763.

Adreça d'Internet:

<http://www.eltemps.cat>

Correu electrònic: eltemps@eltemps.net

Subscripcions: 902 131 025.

Edita: Edicions del País Valencià, S.A.

Editor: Eliseu Climent.

Director: Àlex Milian.

Coordinador: Jaume Monzó.

Redacció de València: Núria Cadenes, Víctor Ma-

ceda, Jesús Prats (*fotografia*) i Rosa Serrano (*docu-*

mentació).

Redacció de Barcelona: Enric Rimbau (*cap de redac-*

ció), Gemma Aguilera, Lluís Bonada i Xevi Camprubí,

Gemma Morales (*secretària de redacció*).

Redacció de Palma: Miquel Payceras.

Producció: Jordi Badia (*correcció lingüística*), Toni

Payà (*escàner i portada*), Vanessa Prieto (*maquetació*

i gràfics).

Rúbriques: Francesc-Marc Àlvaro, Sebastià Alzamora,

Oriol Amat, Joan-Anton Benach, Xavier Bru de Sala,

Toni Canyis, Muriel Casals, Josep M. Colomer, Agustí

Colomines, Martí Domínguez, Fabià Estapé, Jaume Fà-

brega, Llibert Ferri, Josep Gifreu, Àlex Gorina, Manuel

S. Jardí, Alfons Llorenç, Julio A. Mané, Glòria Marcos,

Joan Marí, Pere Martí, Ricard Mas, Andreu Mas-Colell,

Joan F. Mira, Joan Nebot, J. J. Pérez Benlloch, Roger

Palà, Marta Pessarrodona, Pilar Rahola, Josep Ramo-

neda, Jordi Riba, Ferran Sáez Mateu, Joan de Sagarra,

Francesc Sanuy, Jordi Solà, Josep Maria Terricabras,

Ramon Tremosa, Vicenç Villatoro, Xavier Vinader.

Corresponsals: Tomás Alcoverro (*Beirut*), Natàlia

Boronat (*Moscow*), Ferran Casas (*Madrid*), Macià

Claramunt (*Castelló*), Míriam Díez (*Roma*), Joan Lluís

Ferrer (*Eivissa*), Caria Fibla (*Rabat*), Ricard González

(*Washington*), Joan Antoni Guerrero (*Andorra*), Pere

Habet (*Catalunya Nord*), Victòria Jiménez (*Londres*),

Jordi Llaonart (*Kuwait*), Carles Marqués (*Menorca*),

Octavi Martí (*París*), Jordi Miró (*Brussel·les*), Fed-

erico Rivas (*Buenos Aires*), Anna Sáez (*Lleida*), A. V.

Santamaria (*Alacant*), Gemma C. Serra (*Berlin*), Sergi

Vicente (*Pequín*).

Col·laboradors: Albert Aguilera, Laura de Andrés,

Albert Balanzà, Oriol Bohigas, Miquel Calvet, Violeta

Camarasa, Alexandre Carbó, Borja Català, Antoni Castel-

tel, Alfons Cervera, Eliseu T. Climent, Joan Colomer,

Joan Corbera, Oriol Cortacans, Martí Crespo, Miquel

Àngel Díaz, Daniel Díez Esculies, Júlia Esbert, Enric

Faura, Laia Fernández, Carles Gàmez, David Garrido,

Roser Gasol, Salva Giménez, Pere Gimferrer, Dani

Gómez (*País Basc*), Andreu Gomila, Gani Jakupi, Maite

Insa, Josep Enric Llebot, Roger Mateos, Rossanna

Melià, Joan M. Oleaque, Pelai Pagès, Aida Palau, Óscar

Palau, Juli Peretó, Carles Pont, Cristina Simon, Lluç

Soler, Eva Tarragona, Jordi Tejel, Violeta Tena.

Assessor editorial: Salvador Cot.

Traductors: Maite Insa (*anglès i francès*) i Guillem

Soler (*Alemanys*).

Col·laboradors gràfics: ACN, Agència Efe, Tina Ba-

gué, Joan Celià, Fer, Rafa Gil, José Luis Iniesta, Vicente

A. Jiménez, Salvador Llosà, Glòria Matamala, Jordi

Play.

Disseny: Vanessa Prieto.

Disseny de la capçalera: Enric Satué.

Foto de la portada: ACN.

Publicitat i promoció: Salva Martínez (València).

Tel.: 963 535 100. Gemma Garrido, Eva Hernández i

Sílvia Fornells (Barcelona). Tel.: 932 384 262. Margali-

da Mateu (Palma). Tel.: 971 720 763

Subscripcions: Susanna Alacreu

Administració: Pilar Martí, Assumpció Palau i Quica

Sena.

Fotomecànica i impressió: Signo Gráfico S.L.

Alboraya (Horta).

Dipòsit legal: V-853-1984.

Cap part d'aquesta publicació no pot ser reproduïda per cap

mida: mecànica, fotoquímica, electroòptica, magnètica, de fotocòpia,

ni de cap altra mena, sense permís de l'editor.

Catalunya exigeix al govern espanyol el traspàs de la Rodalia de Renfe. Aquest és el cop de cap del govern de la Generalitat de dalt després de mesos d'aturades, endarreriments i accidents imperdonables que, per sort, encara no han causat cap tragèdia. No sembla cap gosadia, sobretot si tenim en compte que l'Estatut –que, tornem-ho a recordar, també va ser aprovat pel Congrés i el Senat espanyols– ja recollia aquest traspàs. És tan lògic demanar aquesta competència com vigilar que les inversions de l'estat en infraestructures siguin les que estableix l'Estatut.

Si el govern de la Generalitat de Catalunya vol fer un veritable cop de cap, haurà d'anar una mica més lluny i establir unes prioritats nacionals en infraestructures de transports i comunicacions. Això va més enllà de la xarxa de Rodalia de Renfe i és força més complex que el traçat del TGV. Afecta tot el territori i és imprescindible per a garantir que d'aquí a deu anys o quinze –comptant que la situació actual es resolgui en un any o dos– no ens trobarem en una altra via morta.

El Principat ha de decidir quines connexions internes prioritza. Des de la construcció de l'eix transversal, que ha quedat obsolet en menys de deu anys, no s'ha discutit cap obra d'envergadura que reforci nou eixos o dibuixi nous nuclis de desenvolupament econòmic. El Túnel de Bracons, el d'Horta, i la línia de molt alta tensió (MAT) tenen gran importància local i comarcal –i és bo que hagen despertat un debat nacional–, però les seues repercussions de comunicació en l'àmbit nacional són discutibles. El quart cinturó té un abast més ampli, però, fet i fet, no seria cap solució definitiva.

Caldrà parlar de l'eix de l'Ebre, de l'eix dels Pirineus, de la línia ferroviària Barcelona-Lleida per Manresa, de si Tortosa ha quedat aïllada del sud per tren o del tram de via única que continua fent de coll d'ampolla entre Tarragona i Castelló. Caldrà tornar a parlar, per exemple, de la xarxa de carreteres que enllaça amb el País Valencià: la Generalitat Valenciana ha projectat –i impulsa, a batzegades– una autovia paral·lela, una mica més interior, a l'autopista A-7, però aquestes obres necessiten un consens de tots els territoris afectats, i Catalunya haurà de decidir segons quin model de país haja bastit: l'objectiu final és rescatar els peatges de la A-7 (per a algun dels partits del govern ho era) o fer una nova autovia que trinxé més el territori i encenga nous conflictes locals?

Però, sobretot, si és que la Generalitat de Catalunya només ha d'exigir el traspàs de la Rodalia, si us plau que els trenets arriben amb pressupostos per a gestionar-los, papers de propietat i rodes.

Als nostres lectors



El futur ha descarrilat? No. Era el present, l'Euromed, que va descarrilar fa uns quants dies a l'estació del Prat de Llobregat. El futur encara no ha arribat. Ja s'ha endarrerit molts cops. Es diu tren de gran velocitat (TGV) i no arribarà a Barcelona fins el 2010. Ni unirà Barcelona i Perpinyà fins el 2012, anant molt bé. I no se sap quan acostarà Barcelona i València, tot i que aquest és el trajecte amb més trànsit i més demanda de l'estat espanyol. Els empresaris saben que les seues inversions necessiten aquesta connexió i ja fa temps que la reclamen. Aquesta setmana recollim els últims crits d'alerta: el de les cambres de comerç catalanes –que exigeixen el TGV, el corredor mediterrani i més infraestructures vitals– i el del president de Pimec, Josep González, que recorda que un 40% de les mercaderies viatgen per un eix, l'eix Barcelona-València, que encara no té bones comunicacions.

Alex Milian