



EL TEMPS La gent gran hauria d'haver estat un sector d'atenció preferent de l'anomenada llei de dependència.

Milers de valencians es troben que l'administració autonòmica és incapaç de respondre a una demanda que, amb la nova llei, ha esdevingut un dret

ralitat va dictaminar a començament d'any que el 70% del contingut de la llei era "inconstitucional". L'organisme va destacar que la llei vulnerava les competències catalanes perquè, entre més coses, crea un sistema d'atenció a les persones dependents que interfereix en l'àmbit en què treballen els serveis socials del govern català.

Víctimes del victimisme. Més problemàtica resulta encara l'aplicació al País Valencià, on el govern de Francesc Camps ha incorporat la llei de dependència al seu catàleg de greuges contra Zapatero. Sindicats, professionals del sector, partits de l'oposició, la síndica de greuges i, és clar, els afectats han posat el crit al cel per la

gestió que fa el conseller Juan Cotino, de resultes de la qual el País Valencià és una de les comunitats autònomes amb més retard en l'aplicació de la llei. Milers de valencians es troben que l'administració autonòmica és incapaç de respondre a una demanda que, amb la llei de dependència, ha esdevingut un dret. L'estratègia de Cotino ha estat de dinamitar tot el procés d'avaluació de les persones dependents, començant per l'inici. Així, la Generalitat va engegar l'Agència Valenciana de Prestacions Socials amb personal extern a l'administració, per tal de fer les avaluacions als sol·licitants, i a la resta de comunitats autònomes els qui fan aquesta tasca són les mateixes persones que fins ara havien atès els serveis socials. A més a més, la Generalitat, per mitjà d'una disposició addicional de la llei de pressupostos va modificar el principi de silenci administratiu. Habitualment, aquest principi implica que quan l'administració no respon a la petició d'un particular en un termini determinat, la sol·licitud es considera atorgada. Amb la disposició introduïda per la Generalitat, el silenci administratiu passava a significar la desestimació de la petició. La modificació, en aquests moments, és estudiada pel Tribunal Constitucional, atès que el defensor del poble, Enrique Múgica, hi presentà un recurs. Tot plegat ha fet de la llei un dels principals cavalls de batalla de l'actual síndica de greuges, Emilia Caballero, que ja ha rebut 688 queixes de particulars per l'aplicació irregular d'un dret que, per a molts, ha esdevingut una croada.

V. Tena

Foment radial

Uns quants dies abans de les últimes eleccions espanyoles, la candidata del PSC per Barcelona, Carme Chacón, prometia uns 12.000 milions d'euros d'inversió per les connexions ferroviàries del Principat, en quatre anys. Era la reacció del socialisme espanyol –personificat en una minis-

tra, en aquell moment en funcions, provinent del PSC– al caos que havien viscut totes les línies de Renfe de l'àrea metropolitana de Barcelona i al fet que el president del govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, havia avançat la promesa d'invertir en els trens de la comunitat de

Madrid més de 5.000 milions sense ni esmentar com es compensaria la Catalunya *emprenyada* per les traumàtiques obres del TGV. Novament, l'estat apareixia com el possible salvador de les infraestructures –tot i que també és el culpable del seu estat– i l'autonomia, en aquest cas Catalunya, com la germana pobra i queixosa que reclama però que no és propietària ni dels trens ni de les vies. Les negociacions sobre el traspàs



La xarxa ferroviària ha viscut els col·lapses més espectaculars.

de la xarxa de rodalia, que semblaven intensificar-se abans de les eleccions del 9M, s'han refredat novament tant al Principat com al País Valencià, on socialistes i populars també reclamaven la competència, però amb la boca petita: "El PSPV fa molts anys que demana la transferència, però crec que ara no és el moment oportú...", deia el responsable d'infraestructures dels socialistes valencians, José Antonio Godoy. En realitat, ja es fa tard, perquè les xarxes valencianes han rebut injeccions de capital pírriques aquests darrers anys. El ministeri de Magdalena Álvarez reconeix una inversió en adequació de la xarxa de 19 milions en quatre anys, per bé que la xarxa madrilenya n'ha rebut 598 milions només el 2006 –i la catalana, 260 milions, si es tenen en compte els 107 de modernitzar i adaptar al TGV l'estació de Sants. I per la xarxa de rodalia del País Valencià ningú no ha promès res.

La rodalia i la modernització de les xarxes, tot i ser necessàries –l'ex-secretari d'estat d'Infraestructures, Víctor Morlan (ara secretari d'estat de Planificació i Relacions Institucionals), va reconèixer que a Catalunya

hi ha catenàries d'abans del 1936– no són el plat fort de la cuina de Foment: el 2005, la inversió en projectes i construcció de línies de gran velocitat a l'estat va ser de 2.630 milions d'euros, mentre que en projectes i construcció de línies convencionals no es va invertir ni un 10% del que s'emporta el TGV (219,1 milions) i en el "manteniment de línies convencionals", pràcticament la mateixa quantia: 265,8 milions.

La diferència de la gran velocitat, evidentment, és que és pensada des de Madrid en sentit radial i sense complexos europeus: com és sabut, primer va connectar Madrid-Sevilla, ara Madrid-Barcelona, s'ha inaugurat el Madrid-Valladolid i s'ha connectat la línia de Sevilla a Màlaga, a l'alçada de Còrdova. Curiosament els 180 km. de Madrid-Valladolid tenen un cost de 4.205 milions d'euros i els 621 km del Madrid-Barcelona (més del triple de distància) costen 7.083 milions d'euros (menys del doble). Però, això sí, la connexió amb Barcelona, promesa per al 2004, ha estat el 2008 i la de Valladolid, també.

No hi fa res que la línia amb més trànsit fins ara haja estat la de

Barcelona-València. L'ex-president espanyol Felipe González va dir el 1991 que el TGV mediterrani seria un fracàs econòmic, tot i que el pla de transport ferroviari de Renfe del 1990 preveia que la més gran demanda de viatgers de llarg recorregut per al 2000 es produiria en aquest arc mediterrani Barcelona-Alacant (que Renfe mirava de descafeïnar fent-lo arribar a Múrcia). La gestió de Foment, Renfe i, des del 2004, d'Adif ha seguit fil per randa els prejudicis de González.

Encara està per concretar quines vies uniran Barcelona i València en un futur, ja que els projectes presentats semblen combinar l'ample de via europeu –i, per tant, gran velocitat– entre València i Castelló, per un costat, i Barcelona - Camp de Tarragona, per un altre, amb un tram entremig de característiques convencionals. Tot i això, la vice-presidenta del govern espanyol, Maria Teresa Fernández de la Vega, va insinuar que això era a punt de canviar perquè tot el tram fóra de gran velocitat. Ho va dir, això sí, abans de les eleccions del 9M.

A.M.