

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.
Telèfon i Fax: 971 720 763.

Web: <http://www.eltemps.cat>

Correu electrònic: eltemps@eltemps.net

Subscripcions: 902 131 025.

subscripcions@eltemps.net

Edita: Edicions del País Valencià, SA.

Editor: Eliseu Climent.

Director: Àlex Milian.

Coordinador: Jaume Monzó.

Redacció de València: Núria Cadenes, Víctor Maceda,
Violeta Tena i Rosa Serrano (*documentació*).

Redacció de Barcelona: Enric Rimbau (*cap de redac-*
ció), Gemma Aguilera, Lluís Bonada, Xevi Camprubí.
Redacció de Palma: Miquel Payeras.

Producció: Jordi Badia (*correcció lingüística*), Vanesa
Prieto (*maquetació i gràfics*).

Rúbriques: Francesc-Marc Álvaro, Sebastià Alzamora,
Oriol Amat, Joan-Anton Benach, Xavier Bru de Sala,
Toni Canyis, Muriel Casals, Agustí Colomines, Salvador
Cot, Martí Domínguez, Fabián Estapé, Jaume Fàbrega,
Llibert Ferri, Josep Gifreu, Àlex Gorina, Manuel S. Jardí,
Oriol Junqueras, Alfons Llorenç, Glòria Marcos, Ricard
Mas, Andreu Mas-Colell, Joan F. Mira, Joan Nebot,
Roger Palà, Marta Pessarrodona, Josep Ramoneda,
Jordi Riba, Ferran Sáez Mateu, Josep Maria Terricabras,
Ramon Tremosa, Vicenç Villatoro, Xavier Vinader.

Corresponsals: Tomàs Alcoverro (*Beirut*), Mònica
Bernabé (*Kabul*), Pau Bori (*Belgrad*), Natàlia Boronat
(*Moscow*), Joan Canela (*Johannesburg*), Jordi Carreras
(*Nova York*), Macià Claramunt (*Castelló*), Míriam
Diez (*Ciutat del Vaticà*), Joan Lluís Ferrer (*Eivissa*),
Erena Calvo (*Rabat*), Carlos G. Cano (*El Salvador*),
Ricard González (*Washington*), Joan Antoni Guerrero
(*Andorra*), Pere Habet (*Catalunya Nord*), Victòria
Jiménez (*Londres*), Juli Martí (*París*), Iris Mir (*Pequín*),
Jordi Mumburú (*Roma*), Federico Rivas (*Buenos Aires*),
Anna Sáez (*Lleida*), A. V. Santamaria (*Alacant*), Gemma
C. Serra (*Berlín*).

Col·laboradors: Albert Aguilera, Laura de Andrés,
Violeta Camarasa, Alexandre Carbó, Roser Carol, Borja
Català, Antoni Castel, Alfons Cervera, Eliseu T. Climent,
Joan Colomer, Joan Corbera, Oriol Cortacans, Martí
Crespo, Miquel Àngel Díaz, Daniel Diez Esculies, Júlia
Esbert, Enric Faura, Laia Fernández, Carles Gàmez,
David Garrido, Roser Gasol, Salva Giménez, Dani
Gómez (*País Basc*), Andreu Gomila, Gani Jakupi, Josep
Enric Llebot, Roger Mateos, Rossanna Melià, Joan M.
Oleaque, Pelai Pagès, Óscar Palau, Cèsar Palazuelos,
Juli Peretó, Carles Pont, Cristina Simon, Lluç Soler, Eva
Tarragona, Jordi Tejel, Àlvar Valls, Sergi Vicente.

Assessor editorial: Salvador Cot.

Traductors: Carme Geronès, Mercè Ardiaca, Blanca
Juan, Sara Roca i Beatriu Vallès.

Col·laboradors gràfics: ACN, Agència Efe, Tina
Bagué, Joan Cellà, Fer, Rafa Gil, José Luis Iniesta,
Vicente A. Jiménez, Ramon Llop, Salvador Llosà,
Glòria Matamala, Toni Payà, Jordi Play, Prats i Camps.

Disseny: Vanesa Prieto.

Disseny de la capçalera: Enric Satué.

Disseny de la portada: Toni Payà.

Publicitat i promoció: Salva Martínez (València).

Tel.: 963 535 100. Gemma Garrido (Barcelona). Tel.:
932 384 262.

Subscripcions: Susanna Alacreu

Administració: Pilar Martí i Quica Sena.

Fotomecànica i impressió: Guada Impressors S.L.

Aldaia (Horta).

Dipòsit legal: V-853-1984.

Cap part d'aquesta publicació no pot ser reproduïda per cap mitjà: mecànic, fotoquímico, electroòptic, magnètic, de fotocòpia, ni de cap altra mena, sense permís de l'editor.

La T1, punt de partença

La nova terminal 1 de l'aeroport de Barcelona era una infraestructura necessària i llargament esperada que pot beneficiar molt o no gens l'economia del país —no únicament de l'àrea metropolitana de Barcelona o Catalunya, sinó també de totes les àrees del país ben connectades. Però precisament la connexió —o, més ben dit, la falta de connexions modernes— és la primera mancança d'aquesta nova terminal, de l'aeroport ampliat. Els nusos de transport i comunicacions són més eficaços com més interconnexions modals permeten. De la mateixa manera que un port comercial necessita, pel cap baix, el tren de mercaderies perquè els volums de contenidors que hi entren i n'ixen siguin importants, l'aeroport demana una bona connexió amb tota mena de sistemes de transport, com més còmodes, ràpids i eficients, millor. El problema és que, ara per ara, l'única connexió ferroviària amb l'aeroport és la de Renfe, amb un servei que, a les hores punta, ja se saturava abans no s'inaugurara la nova terminal, i amb una estació que és molt lluny de la nova terminal: s'ha d'agafar un autobús llançadora per fer-hi cap. Tampoc no hi arriba cap connexió directa del TGV —que hauria aprofitat moltíssim els potencials clients de Lleida, Saragossa o Perpinyà, quan s'acabe la connexió amb el Rosselló, algun dia— ni hi arriba el metro —ni hi arribarà fins a final del 2011, anant molt bé—; no hi arriben sinó taxis, autobusos —pocs— i trens de rodalia. Si hi ha res que agraeixen els turistes, els treballadors o els empresaris que agafen els avions, és precisament una connexió ràpida, directa i còmoda que ara no hi és.

I encara més importants que les connexions d'accés a l'aeroport són, evidentment, les connexions aèries que es puguin establir des de la nova terminal. És un pas important que Spanair —ara amb capital català i ambició renovada— ja s'haja situat a la T1. I és cabdal que les companyies de Star Alliance (entre les quals Lufthansa) també hi siguin. Però les connexions les continuarà elegint AENA, l'empresa estatal que centralitza la gestió de tots els aeroports. El president del govern espanyol, José Luis Rodríguez Zapatero, va anunciar a la inauguració de la T1 que l'any vinent es descentralitzarà aquesta gestió i “la Generalitat i la societat civil” participaran en la gestió de l'aeroport, tot i que no va concretar si hi tindran realment poder de decisió directa o un percentatge minoritari en l'equip de gestió. Si, com diu Zapatero, la solució “satisfarà les necessitats i les ambicions que legítimament té Catalunya”, els catalans hauran de tenir la paraula decisiva pel que fa a les estratègies del Prat. Sense dissimular gaire, AENA sempre ha imposat els criteris que beneficien l'aeroport de Barajas i la companyia Iberia. Si AENA continua decidint, el futur de la T1 i de Spanair restarà hipotecat durant dècades.

Als nostres lectors



Aquesta crisi econòmica és la primera que es produeix a l'era de la globalització, en què les migracions són més ràpides que mai, però no tant com l'expansió dels virus que afecten entitats financeres de totes les mides.

La recessió als països desenvolupats provoca, en alguns casos, el retorn dels qui han emigrat fa poc temps o molt. A casa nostra, de moment, aquest fenomen no és rellevant —ho és molt poc tenint en compte el volum d'immigració arribada—, però les onades migratòries, en la globalització, canvien ràpidament.

Àlex Milian
amilian@eltemps.net