

Cròniques del món

LONDRES ■ Victorià Jiménez

Folla amor a Stormont. Com de fràgil no deu ser la pau política a Irlanda del Nord, que un simple romanç d'amor l'ha empentada al caire del caos? Ell es diu Kirk, ella és Iris. Ell la va abandonar al cap de vuit mesos d'haver compartit llit per primera vegada, en un petit apartament, a la vila de Castlereagh; ella va intentar suïcidar-se el març passat. Ell tenia 19 anys; ella havia deixat els cinquanta enrere feia molt, massa. L'escriptor dublinès, Oscar Wilde, va escriure: "Els homes volen ser el primer amor de les dones, les dones s'estimen més ser-ne l'últim romanç." Però Kirk i Iris van provar de fer exactament el contrari. El drama, efímer i pintoresc, no tindria cap més interès si no fos perquè Iris és l'esposa del primer ministre d'Irlanda del Nord, Peter Robinson, i diputada a l'assemblea de Stormont, també a Londres i regidora de Castlereagh pel mateix partit que el seu marit, el DUP, el partit unionista, conservador i "fonamentalista cristià, amb C en majúscula", segons Denis Murray, ex-corresponsal de la BBC a la ciutat de Belfast. Iris ha estat expulsada pel DUP i acollida



Peter Robinson, primer ministre d'Irlanda del Nord.

en un centre psiquiàtric. Mentrestant, malauradament, dos empresaris de la construcció (amics dels Robinson, és clar) han revelat que van signar dos xecs a Iris per valor de 55.000 euros, que van anar a parar a les mans de l'emprenedor Kirk –que avui, a 21 anys, és propietari del cafè Lock Keeper's Inn, a la vora del riu Lagan al pas per Castlereagh. A més a més, van pagar prop de 5.500 euros en concepte de *donatiu* al partit. Per tot plegat, els esdeveniments han forçat Peter Robinson a prendre's sis setmanes de recés. La cadira de l'executiu a Stormont és buida, encara que haja estat ocupada transitòriament per la ministra de l'Empresa, Arlene Foster. El fet no tindria

cap més implicació fora de la família Robinson si no fora que Peter és la veu més pactista del DUP i, d'acord amb els analistes polítics de la regió, responsable en bona part de l'avanç de l'acord de pau signat el 1998: és a dir, a Peter Robinson no se li atura la pressió cardíaca quan comparteix govern amb els republicans del Sinn Féin. Sense ell, però, continuaran les negociacions sobre la devolució de poder de Londres a Irlanda del Nord? Catòlics i anglicans podran gestionar la policia i la justícia –les transferències pendents– junts? Encara, tot i que siga difícil de creure, aquests dies guanya terreny l'opinió que aquesta crisi sentimental és la prova d'una escena política normalitzada i madura. L'escàndol ha substituït la bomba.

BRUSSEL·LES ■ Raquel Correa

Aprovat pels pèls. L'examen era al Parlament Europeu. Els examinadors, uns europarlamentaris reforçats gràcies a les noves competències que els atorga el tractat de Lisboa. I els examinands, els 26 candidats a convertir-se en membres de la nova comissió Barroso. Una de les primeres a presentar-se a l'audiència va ser l'alta representant per a la Política Exterior i Seguretat Comuna i vicepresidenta de la Comissió Europea, la baronessa Catherine Ashton. Com va fer ja a la primera compareixença davant de l'eurocambra, Ashton va passar de puntetes per les preguntes més delicades que li van posar els eurodiputats i va respondre amb obvietats en les qüestions que admetia que encara havia d'estudiar amb més profunditat abans de pronunciar-s'hi. A l'audiència, la nova cap de la diplomàcia europea va voler reforçar el paper de la Unió Europea al món, amb l'objectiu de millorar-ne la credibilitat i impulsar les relacions amb els altres grans actors de la política internacional, els Estats Units, la Xina, Rússia o l'Índia. Els conflictes a l'Afganistan, el Pakistan, el Iemen i l'Orient Mitjà –pel qual la nova *superministra* d'Afers Estrangers va defensar una solució de dos estats– van centrar l'examen oral. Ashton també es va mostrar disposada a revisar la política europea amb Cuba, però va rebutjar la idea d'un exèrcit comú que defensés



UN TERRATRÈMOL ACABA D'ENSORRAR HAITÍ

La capital d'Haití, Port-au-Prince, ha sofert un terratrèmol de 7 graus a l'escala de Richter, que l'ha destruïda gairebé completament. Segons els primers càlculs, hi ha almenys 100.000 morts. Aquesta catàstrofe ha acabat d'ensorrar aquest petit país –situat en una illa del Carib–, castigat per l'extrema pobresa, pels desastres naturals i per la inestabilitat política. A la imatge, un grup d'haitians observa un edifici completament destruït, el dia 13 de gener, l'endemà del terratrèmol.

“Els croats són més euroescèptics que els britànics”

Darijo Cerepinko

Analista polític de Zagreb

—Després de guanyar les eleccions el dia 10 de gener, quina serà la primera prioritat del flamant president de Croàcia, el socialdemòcrata Ivo Josipovic?

—La col·laboració amb l'executiu conservador de la primera ministra Jadranka Kosor. Hauran de superar les diferències ideològiques i de partit per treballar de valent en les negociacions d'ingrés de Croàcia a la Unió Europea.

—Quins passos ha de seguir ara Croàcia per adherir-se a la Unió Europea?

—Al llarg del 2010 s'haurien d'acabar les negociacions amb Brussel·les. El 2011, els estats membres de la UE haurien de ratificar l'acord. Per això, crec que no ens equivoquem gaire quan afirmem que Croàcia ingressarà a la Unió Europea el 2012.

—Eslovènia continua essent un obstacle en el camí de Croàcia cap a la UE?

—No tant com uns mesos enrere. El conflicte fronterer de la badia de Piran ja s'ha més o menys resolt. Totes dues parts han acceptat un arbitratge internacional que dictaminarà quin és el traçat exacte de la frontera entre Croàcia i Eslovènia. Així i tot, Ljubljana encara bloca l'obertura de tres capítols en les negociacions entre Zagreb i la Unió Europea.

—Per què ha baixat l'interès

ciutadà per afegir-se al club dels 27? L'última enquesta apunta que menys de la meitat de la població en seria partidària.

—Segurament és conseqüència de la disputa amb Eslovènia. L'opinió



PAU BORI

pública ho va veure com un acte de prepotència dels nostres veïns. Ens va semblar que deien: “Com que nosaltres ja som dins la Unió Europea, ens haureu de donar una part del vostre territori.” Avui dia els croats són encara més escèptics que els britànics respecte a la Unió Europea. D'una altra banda, cal recordar que, a Croàcia, el suport per l'ingrés a la Unió Europea no ha estat mai exageradament alt. El màxim suport va ser quan el 65% de la població hi era favorable.

—Com afrontarà Ivo Josipovic la lluita contra la corrupció i el crim organitzat, una de les seves grans promeses electorals?

—El president no té competències directes en aquest camp, però pot utilitzar la seva autoritat perquè el sistema judicial compleixi el seu deure. A més, el president rep informació directa del servei secrets. Per tant, si s'assabenta de cap afer tèrbol que afecta algun membre de l'elit política o econòmica, pot comunicar-ho perquè s'emprenqui un procés judicial.

—Creieu que Ivo Josipovic s'involverà en el futur de Bòsnia i Hercegovina, on un 14% de la població són croats?

—Josipovic probablement no exercirà un paper gaire important en els afers interns de Bòsnia i Hercegovina. De fet, va ser el seu contrincant a les eleccions, l'independent Milan Bandic, qui va tenir més vots a Bòsnia i Hercegovina i qui potser hauria fet una política més activa en aquest camp. Els croats de Bòsnia volen la creació d'una tercera entitat per tenir els mateixos drets que les dues altres grans comunitats, els musulmans i els serbis. Així i tot, suposo que Josipovic seguirà la mateixa política que el seu predecessor en el càrrec, Stjepan Mesic, que no va interferir gaire en la política de Bòsnia i Hercegovina.

Pau Bori

Zagreb (Croàcia)

els 27. L'únic moment de la tranquil·la sessió en què la laborista britànica va perdre una mica els papers va ser quan li van demanar per la seva implicació com a activista pel desarmament nuclear els anys 70, però també d'aquest tràngol se'n va sortir sense mullar-se gaire. “Allò que era important llavors, ja no ho és el

2010”, va sentenciar, elegant. En acabat, els eurodiputats li criticaven precisament que hagués estat massa “políticament correcta” durant tota la sessió. Tanmateix —tot i que sense gaire entusiasme—, sembla que la van aprovar amb un cinc pelat. La nota final al nou executiu comunitari, però, no arribarà fins el 26 de gener, quan

la cambra haurà de decidir si accepta o rebutja la nova comissió en conjunt. Els dubtes, ara, recauen en la candidata a ocupar la cartera de Cooperació, la búlgara Rumiana Jeleva, pels presumptes vincles del seu marit, banquer, amb un grup investigat per neteja de capital i una suposada relació amb la màfia russa.

AENA continuarà pilotant el Prat

BARCELONA ■ Gemma Aguilera

Sense sortir del guió previsible d'un model de gestió d'infraestructures radial i a contracorrent de la resta del món, el ministeri espanyol de Foment presentava la setmana passada el nou model aeroportuari, que, com era previsible, blindava la majoria d'AENA a tots els àmbits. Mentre que la matriu de l'ens públic gestor s'obrirà un 30% al capital privat, a la filial que gestioni el Prat AENA hi tindrà un 51%, Generalitat i ajuntaments se'n repartiran un 39%, i el 10% restant serà per al capital privat. En un hipotètic consell d'administració de 13 membres, l'estat espanyol (a través d'AENA) hi tindria 7 seients, les institucions catalanes, 5, i l'operador privat, 1. Ras i curt, la capacitat de decisió del territori en la gestió de la infraestructura més gran del país seria nul·la.

A la proposta, el ministeri espanyol de Foment només cedeix a l'administració de Catalunya la fixació dels preus privats (*handling*, restaurants i lloguer de locals) i en decisions estratègiques s'obre a majories qualificades de dos terços, però no lliura la fixació de taxes, que les aprova el Congrés, ni l'elaboració del pla director o els *slots*.

L'anunci de Madrid va deixar amb un pam de nas la societat civil—cal recordar l'acte del IESE del 2007, en què empresaris, acadèmics i societat civil reclamaven que el Prat esdevingués un aeroport intercontinental—, perquè, tal com es va encarregar de deixar clar el ministre espanyol José Blanco, “es donarà més autonomia en la gestió, però no es donarà en cap cas la gestió a les autonomies”.

Mentre que el PSC va jugar la carta de parar el cop dels seus companys de Madrid amb un “és un pas endavant, però insuficient”, la resta de formacions catalanes van criticar durament el model perquè no reflecteix la voluntat de Catalunya de gestionar des d'aquí una infraestructura clau per al creixement econòmic del país. El secretari



El ministeri espanyol de Foment ha deixat clar que la Generalitat no serà decisiva en la gestió de l'aeroport de Barcelona. José Blanco renegociarà el model amb el pròxim govern català.

general d'ERC, Joan Ridaó, denunciava al Congrés que “és un model de quilòmetre zero, més imperial que funcional”, i el convergent Pere Macias va ironitzar assegurant que el Ministeri de Foment “ens reserva el paper del Doctor No”, en referència al suposat dret de vet de Catalunya en qüestions menors. D'una altra banda, el líder d'ICV, Joan Herrera, va denunciar que el nou model de gestió aeroportuària “va contra Europa perquè no preveu una gestió individual”. La resposta del ministre a les crítiques catalanes va ser ben patriòtica: “Com a espanyol em dol que sempre es posi de model allò que ve de fora.”

Sigui com sigui, el canvi de model—no serà pas un canvi real— que proposa l'estat espanyol quedarà desat en un calaix aquests mesos vinents, potser per no complicar més l'existència al PSC, sobretot en vista d'una sentència del Tribunal Constitucional. Blanco mateix va anunciar que tenia intenció que la

lleï arribés al juny al Congrés, perquè el període d'esmenes no s'obris fins a la tardor i l'aprovació final no fos fins passades les eleccions catalanes. És a dir, que la lletra menuda es negociaria amb un nou executiu català.

Els resultats d'explotació. El ministre va aprofitar la compareixença al Congrés per donar per primera vegada els comptes de resultats dels aeroports d'AENA. Segons les dades oficials, l'any passat el Prat va perdre 29,5 milions d'euros i en perdrà 102 milions enguany, mentre que Barajas en perdé 211 i enguany en perdrà 218. Segons les previsions de Foment, del dèficit global del sistema de 420 milions, 320 seran culpa del Prat i Barajas. En canvi, Alacant encapçala els guanys (30,5 milions), seguit de Palma (26,5) i Girona (12,6%). Les previsions del ministeri apunten que el Prat tindrà dèficit fins el 2018, i Barajas no obtindrà beneficis fins el 2025.