

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.

Assessor editorial: Salvador Cot.

Director de continguts: Àlex Milián.

Coordinadora: Sumpsi Palau

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

Redacció de Barcelona: Gemma Aguilera, Lluís
Bonada i Xevi Campubí,

Redacció de Palma: Miquel Payeras.

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

Rúbriques: Francesc-Marc Alvaro, Sebastià Alzamora,
Oriol Amat, Joan-Anton Benach, Xavier Bru de Sala,
Toni Canyis, Muriel Casals, Agustí Colomines, Salvador
Cot, Martí Domínguez, Fabià Estapé, Jaume Fàbrega,
Llibert Ferri, Josep Gifreu, Àlex Gorina, Manuel S.
Jardí, 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: Pau Borí (*Belgrad*), Natàlia Boronat
(*Moscou*), Erena Calvo (*Rabat*), Macià Claramunt
(*Castelló*), Raquel Correa (*Brussel·les*), Míriam Diez
(*Roma*), Joan Lluís Ferrer (*Eivissa*), Carla Fibla
(*Amman*), Ricard González (*Washington*), Victòria
Jiménez (*Londres*), Juli Martí (*París*), Federico Rivas
(*Buenos Aires*), A. V. Santamaria (*Alacant*), Gemma C.
Serra (*Berlín*), Maria Josep Siscar (*Ciutat de Mèxic*),
Miquel Toran (*Pequín*).

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, Roger Padrós, Pelai Pagès, Óscar Palau, Cèsar
Palazuelos, Juli Peretó, Carles Pont, Cristina Simon,
Lluc Soler, Eva Tarragona, Jordi Tejel, Àlvar Valls, Sergi
Vicente.

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

Col·laboradors gràfics: Agència Efe, Tina Bagué, Fer,
José Luis Iniesta, Salvador Llosà, Toni Payà, Jordi Play
i Prats i Camps.

Disseny: Ana Vanesa Prieto.

Disseny de la capçalera: Enric Satué.

Disseny de la portada: Toni Payà.

Foto de la portada: Prats i Camps.

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, fotoquímic, electroòptic, magnètic, de fotocòpia, ni de cap altra mena, sense permís de l'editor.

Herència caríssima

Durant els últims quinze o vint anys, l'estat espanyol va ingressar una quantitat de diners colossal, que provenia, bàsicament, de dues fonts: el *boom* immobiliari i el transvasament de fons europeus. En tot aquest temps, les institucions públiques han tingut la possibilitat de fer inversions que la immensa majoria dels altres països no estaven en disposició d'assumir, incloses les economies més sòlides d'occident.

El cas més emblemàtic és el del TGV, rebatejat patriòticament amb el nom d'Alta Velocitat Espanyola (AVE), una infraestructura costosíssima que ha anat estenent les línies d'una manera estrictament radial des de Madrid. Aquesta mena de ferrocarril ha estat el símbol del nou nacionalisme espanyol, que mirava d'adquirir prestigi –intern i extern– associant la seva identitat a la modernitat que representa un mitjà de transport tan vinculat a la rapidesa i el futur.

El TGV ha estat el símbol, però no pas l'única infraestructura que ha crescut exponencialment. L'estat ha planificat i executat autovies de gran capacitat sense ni tan sols planejar d'aplicar-hi cap mena de peatge (amb l'excepció habitual dels Països Catalans), i una mica pertot han anat creixent aeroports associats a ciutats que en un altre context no se'ls hauria ocorregut mai de construir.

Aquest fenomen ha estat permanent i fins i tot s'ha traslladat a uns altres nivells institucionals, especialment les comunitats autònomes que han rebut fons extraordinaris provinents de la sobreexplotació financera dels territoris de parla catalana. De manera que capitals de província de menys de 50.000 habitants –i fins i tot pobles de 20.000– han disposat de vies de comunicació terrestre, ferroviària i aèria d'última generació sense haver de fer cap esforç fiscal significatiu.

Però tot això ha passat a millor vida. El context s'ha capgirat i ara els països del nord d'Europa han deixat d'enviar fons massius cap als territoris del sud que, a hores d'ara, susciten una desconfiança enorme en els centres de decisió internacional. En el cas de l'estat espanyol, a més, ha esclatat una bombolla immobiliària que ha arrasat l'economia, i l'ha deixada al llindar de la intervenció per fallida.

Tot plegat deixa una herència terrible en forma de depressió econòmica, política i social. Però també ones infraestructures que es van construir sense tenir en compte la rendibilitat futura i que, en aquests moments, són un llast que cal decidir si es manté o es desestima, amb totes les conseqüències que predeterminen qualsevol de les dues opcions.

Segui com sigui, cal afrontar aquest problema d'una manera ràpida i transparent. I si cal tancar o reorientar, fer-ho sense contemplacions.

Als nostres lectors



El fenomen és completament nou. Els últims anys, una sobreabundància inaudita de diner públic ha acabat generant infraestructures que no sempre s'han planificat tenint en compte les possibilitats dels territoris on s'han construït. Hi ha exemples de tota mena, però els més emblemàtics són la xarxa de ferrocarrils de gran velocitat –un símbol de la passada prosperitat de l'estat espanyol– i els aeroports de nova construcció. Per tot plegat, EL TEMPS us ofereix aquesta setmana un ampli recull de passadissos buits que, amb tota probabilitat, no s'ompliran mai de viatgers.

I aquesta setmana tenim una altra peça de lectura imprescindible: Jorge Alarte, líder del PSPV, explica l'estratègia per a convertir el seu partit en una alternativa creïble.

Salvador Cot