

La agenda Blanco

LA VANGUARDIA, Editorial, 19.04.09

EL ministro de Fomento, José Blanco, está siendo el más activo de los nuevos miembros del Ejecutivo. El primer gesto del responsable de Fomento ha consistido en tender la mano a la presidenta de la Comunidad de Madrid, con quien se reunió el pasado miércoles, apenas cinco días después de tomar posesión del cargo. Blanco ofreció a la presidenta madrileña, Esperanza Aguirre, un plan de inversiones de 5.000 millones de euros para ampliar y reforzar la red ferroviaria de cercanías de Madrid. "¡Obras son amores!", exclamó Aguirre, siempre quejosa de la política de la anterior ministra, Magdalena Álvarez. De una tacada, Blanco ha enviado los siguientes mensajes: ha evidenciado la firme voluntad del Gobierno de potenciar las infraestructuras para mermar los devastadores efectos de la crisis económica; ha estrangulado la posibilidad de que Aguirre siga explotando el discurso victimista (ese antipático victimismo que algunos desinformados siguen atribuyendo en exclusiva a los catalanes insaciables); ha obtenido un salvoconducto para viajar en las próximas semanas a Barcelona sin levantar las hispánicas suspicacias que tanto asustan al PSOE últimamente, y se ha mostrado como el más resolutivo y ágil de los nuevos ministros. Es evidente que con José Blanco el Ministerio de Fomento queda en manos de un buen profesional de la política. Un profesional que conoce muy bien el mapa electoral de las Españas. Hay una agenda Blanco, y habrá que prestarle atención, mucha atención.

En la agenda Blanco, los asuntos referidos a Catalunya no serán fáciles. Las promesas ya no valen. El tiempo de las promesas ha caducado en Catalunya, como muy bien ya debe de saber el presidente José Luis

Rodríguez Zapatero. En el primer renglón de la agenda, el aeropuerto de El Prat. La reiterada reclamación de un nuevo tipo de gestión de esta infraestructura, de acuerdo con la autonomía de gestión aeroportuaria hoy vigente en la mayoría de los países europeos, choca con los numerosos intereses económicos y corporativos que se coagulan alrededor de la agencia estatal Aena. Es un debate apasionante y una batalla política difícil y paradójica: en el país de las 17 autonomías, el sistema aeroportuario se rige por un modelo centralista (soviético, dicen algunos, pero no hay que exagerar) que ni siquiera en Francia se tiene en pie.

En la agenda Blanco, además del traspaso de la red de cercanías - el tiempo de las promesas se ha acabado, repetimos-, debería figurar otro asunto que concierne a Catalunya, pero que también interesa, y mucho, a la Comunidad Valenciana y a todo el levante español: la urgencia de un corredor ferroviario de ancho europeo para la alta velocidad y el tráfico de mercancías que dotase a la España del Este de los instrumentos necesarios para ser locomotora de una posible recuperación de la economía. La inexistencia de ese corredor constituye hoy una carencia gravísima, si tenemos en cuenta el potencial exportador de Catalunya, Comunidad Valencia y Murcia; la privilegiada conexión con Oriente de los puertos de Barcelona, Tarragona y Valencia, y las sinergias económicas de todo tipo que produciría una veloz conexión entre las áreas metropolitanas de Valencia y Barcelona. Sería inexplicable que una apuesta estratégica de tal calibre no tuviese un lugar destacado en la agenda de José Blanco, jefe de partido que hoy tiene ante sí el enorme reto de demostrar su valía como hombre de Estado.