

EL PERFIL DE

Mercè Sala, una ferroviària amb mà dura

■ Li deien la "dama de ferro". Però ella ho atribuïa al fet, encara inhabitual, de veure una dona manant. A Mercè Sala i Schnorkowski tothom li reconeix com a mèrits l'eficiència, el pragmatisme i la tenacitat. Això últim, sobretot els sindicats. Aquells que ella considera encara ancorats en el passat. Com a presidenta de Transports de Barcelona i ara al capdavant de Renfe, s'ha enfrontat amb moltes vagues i conflictes laborals. Diu que li ha ajudat el fet que, al contrari de molts altres polítics, no té una idea romàntica dels treballadors. Ella havia estat al comitè d'empresa del Banc Industrial de Catalunya. Adora Barcelona però viu a Madrid la major part de la setmana per raons de feina. No havia jugat mai amb trens i li van acabar agradant tant que anava a la feina a Madrid conduint-ne un de veritat. Presideix la Renfe però viatja en el pont aeri. Sembla una mica contradictòria, però sap el que vol, va al gra i diu les coses clares (una font de problemes). I el que és encara més difícil: està acostumada a prendre decisions.

Mercè Sala, filla de pare català i mare polonesa, va iniciar la carrera d'Econòmiques el 1965 a la Universitat de Barcelona. Expulsada per pertànyer al sindicat universitari, va acabar-la a Bilbao. Va militar en el FOC (Front Obrer de Catalunya), on va coincidir amb Narcís Serra, Pasqual Maragall i Miquel Roca. I ja en democrà-



ARXIU

cia, dins el PSC-PSOE i a l'ombra de Serra, va ser elegida regidora de l'Ajuntament de Barcelona, on destacà com a presidenta dels transports públics. Narcís Serra, des de la vicepresidència del Govern central la va proposar el 91 per a la presidència de Renfe. Tot i que a l'Ajuntament hi va estar onze anys, finalment s'ha entès millor amb el ministre Josep Borrell que amb l'alcalde Maragall. Amb Borrell comparteix el gust per l'eficàcia i el vici de no mossegar-se la llengua. Fins i tot Borrell l'ha hagut de reprendre més d'un cop: quan va posar en dubte la rendibilitat de l'AVE o quan es va entestar a continuar conduint trens tot i el rebombori causat. Segons siguin els resultats de les pròximes eleccions, Sala haurà de tornar a fer les maletes. A Barcelona l'espera la família i els dos fills, i l'Autoritat única del Transport, segons com, li podria venir com anell al dit.

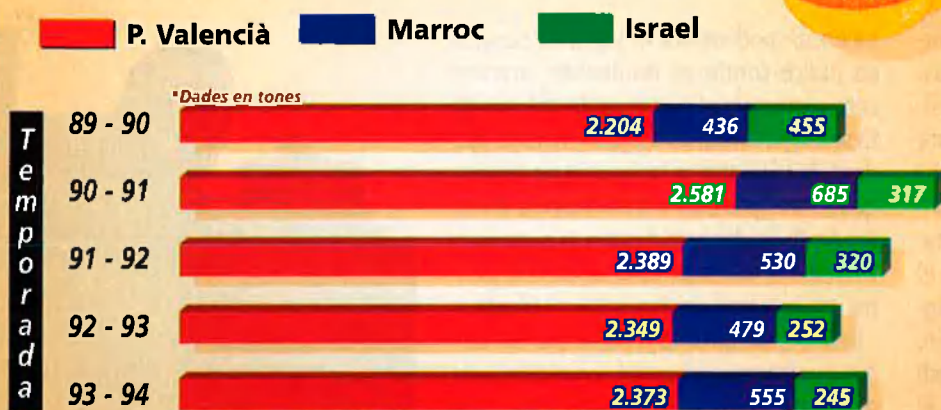


■ La cadena hotelera nord-americana Conrad-Hilton podria quedar-se amb la gestió de l'hotel Juan Carlos I de Barcelona. Aquest hotel, que va acollir fa uns dies la cimera Euromediterrània, i que és propietat saudita, era gestionat fins ara per la cadena Husa, del vice-president del Barça Joan Gaspart. En la cursa per obtenir la concessió semblen haver quedat apartades altres cadenes hoteleres de renom internacional que també estaven interessades a obrir negoci a Barcelona.

■ El canvi climàtic no és solament una qüestió dels científics. Molt prompte comprovarem com comença a ser utilitzat aquest fenomen per a justificar disminucions de vendes, de producció i de beneficis. A Ontinyent (Vall d'Albaida) ja es parla de caigudes de fabricació de fil i de mantes del 10% i del 15%.

■ Hi ha gent que investiga la lletra menuda de l'acord a què han arribat la Caixa del Mediterrani i l'alcalde d'Alacant per accelerar la posada en marxa de l'Euroagència del Mercat Interior.

Exportacions de cítrics a la UE



Font: CONSELLERIA D'AGRICULTURA I MEDI AMBIENT DE LA GENERALITAT VALENCIANA

ORIOI MARTI