



# Infraestructuras: situación límite

Empresarios y expertos creen que el déficit actual estrangula el desarrollo de Catalunya **Eugeni Casanova**



**E**l AVE de Barcelona a Valencia, ni lo soñéis mientras mandemos nosotros: llegaríais a acuerdos con los valencianos en la economía y os podríais acabar entendiendo en la lengua y otros temas". Xavier Trias, hoy concejal de CiU en el Ayuntamiento de Barcelona, se quedó atónito cuando Carlos Aragonés le soltó esta frase al despedirse como congresista en Madrid en el 2003. Aragonés era director del gabinete de Presidencia del Gobierno y hombre de máxima confianza del presidente Aznar.

La perplejidad del entonces consejero de Turismo Francesc Sanuy fue de *mayor recorrido*. Disney Corporation negociaba abrir en España su macroproyecto de parque europeo. Quien llevaba las negociaciones en el ejecutivo de Felipe González era Guillermo de la Dehesa, secretario de Estado de Economía, que sugirió que Eurodisney se instalase en Almería. La compañía lo desestimó por la situación geográfica y la escasa población de la zona. De la Dehesa pasó a proponer Oliva-Pego (Valencia-Alicante), que tampoco gustó a los americanos, que habían escogido ya Salou por las condiciones de Catalunya y la confluencia de dos autopistas. Cuando la Generalitat ofreció subvenciones, el secretario de Estado contraatacó asegurando que cada peseta que aportara Catalunya la restaría de las prometidas por la Administración central.

"Al final, acabaron proponiendo a Disney que instalaran el parque donde quisieran menos en Catalunya", explica Sanuy, que negociaba directamente con la compañía. Un miembro del ejecutivo central le dijo abiertamente que no podían permitir que la Generalitat "se apuntara el tanto". Harta de presiones, Disney acabó llevando su parque a París. "O mía o de la tumba fría", concluye Sanuy.

Son dos anécdotas de gobiernos y épocas diferentes que informan sobre la situación de las infraestructuras en Catalunya. Según todos los expertos, el déficit amenaza con yugular su desarrollo. El tema es de tal magnitud que han acabado rebelándose los que siempre piden calma, la sociedad financiera y empresarial, que escenificó su malestar en un acto masivo en la escuela universitaria IESE el pasado 22 de marzo. Estaban todos: cajas de ahorros, asociaciones de empresarios, cámaras de comercio, sindicatos... Ante el anuncio del enésimo retraso del AVE, Joan Rosell, presidente de la patronal Foment del Treball, acusó el pasado lunes de incompetentes a los políticos, en un alegato que rayaba la desesperación.

#### Cambio de locomotora

Ramon Tremosa, profesor de Economía de la Universitat de Barcelona (UB) que se ha especializado en el estudio de las relaciones Catalunya-Estado, asegura que existe un proyecto que comparten PSOE y PP de forzar un cambio de locomotora económica

en España en beneficio de Madrid y el plan de infraestructuras está pensado para ello. Otro experto, el catedrático de Política Económica de la UB Germà Bel, que fue uno de los ponentes en el acto de IESE, coincide en que todo el diseño de las infraestructuras en España obedece a una posición ideológica, no a necesidades reales. "El PP concibió un trazado del AVE radial que pusiese a todas las capitales de provincia a dos horas y media de Madrid para convertir a la capital en el centro de todo. Y para ir al mundo, Barajas es la puerta única y necesaria". Manuel Milián Mestre, miembro de la junta directiva de Foment del Tre-

dentro de muy poco. No son sólo las comunicaciones, también en lo relativo a la energía, porque en electricidad y gas existen graves deficiencias". Francesc Sanuy, que ha publicado distintos ensayos sobre política y economía, opina que en unos años la juventud catalana más preparada tendrá que emigrar a Madrid, porque las multinacionales y el mundo de las finanzas se están marchando. Según sus palabras, "esta filosofía se encuentra en muchos discursos políticos, pero los hechos son más claros que las palabras. Quieren atribuirnos un papel accesorio para que se nos pasen las ganas de ser nacionalistas".

**"Con esta política, los más preparados deberán emigrar en unos años"**

ball, asegura que están ahogando a Catalunya de una manera calculada y deliberada. "Aquí los empresarios se encuentran con unos costes adicionales en todo. SEAT, por ejemplo, tiene un gran problema porque su factoría de Martorell está estrangulada, hasta el punto de que Montilla les ha tenido que prometer una vía férrea directa hasta el puerto". Milián, que fue miembro de la directiva nacional del PP y diputado por Barcelona entre 1989 y el 2000, lanza una advertencia: "Catalunya puede quedar colapsada

Tremosa coincide en ello y vaticina que con otros 20 años de aplicación de la política actual, "Catalunya será como Mallorca; todo lo que sea internacional irá a parar a Madrid: ferias, congresos, multinacionales, finanzas...". Para este economista, está demostrado que toda red radial de comunicaciones tiene una fuerza decisiva, "por eso todo parte de Madrid y abandonan el eje Mediterráneo". Tremosa explica un caso ilustrativo: en septiembre pasado se reunieron por primera vez los consellers de Obras Pú-

Las obras de ampliación de El Prat avanzan lentas y muy por detrás de las realizadas en Barajas, el

aeropuerto de la capital concebido como el único de alcance intercontinental

PEDRO MADUEÑO



blicas catalán y valenciano en un acto al que se dio mucha importancia, porque las relaciones entre las dos administraciones son prácticamente nulas. “Pero esta vez había sonado la alarma: los dirigentes de Ford en Detroit habían llamado al presidente Francisco Camps para advertirle de que o tomaba él medidas o las tomarían ellos, porque su fábrica de Almassafes cada día tiene nuevos problemas con las exportaciones porque la AP7 está colapsada –su tráfico crece un 10% anual– y la vías férreas actuales son insuficientes”. Estos problemas se reproducen en SEAT, en palabras del profesor, “donde las deficiencias en trenes y autovías bloquean las exportaciones”. Para Tremosa esto es insólito: “Los empresarios tienen que suplir las carencias de los políticos, que parecen atados de pies y manos”.

#### **Crítico con la alta velocidad**

Bel, por su parte, se muestra muy crítico con la alta velocidad: “No existe ningún país en el mundo que haya diseñado una red como la española, 11.000 km de vías en tan poco territorio”. En su opinión, el ahorro de tiempo que genera el AVE a unos cuantos usuarios no justifica los elevados costes económicos y medioambientales, “pero todo se hace para centralizar el país”. Por contra, las cercanías de Renfe se han dejado pudrir. “Desde la época de Mercè Sala no se ha hecho nada. Ni en la jacobina Francia ocurre esto. Allí, las cercanías las gestionan las provincias, que conocen las necesidades concretas. Si esto pasa en todo el mundo es por algo, pero aquí vamos al revés”.

Josep Andreu, diputado por ERC y portavoz de la comisión de Fomento y Vivienda del Congreso, abunda diciendo que el túnel del AVE que se construye en Pasajes, de 47 kilómetros, presenta unas dificultades enormes y es el más costoso de Europa: “todo el mundo conviene en que es una barbaridad para el millón de habitantes que tiene Asturias, pero cada ministro deja su impronta y Álvarez Cascos, que lo promovió, es asturiano”.

Germà Bel argumenta que el plan actual lleva a que todos los aeropuertos sean tributarios del de Madrid. “Este modelo es inconcebible en el resto del mundo desarrollado y en Euro-

pa lo tienen solamente España y Rumanía”. Bel, que fue diputado en el Congreso por el PSC-PSOE la legislatura pasada y antes había sido asesor de los ministros de Obras Públicas y de Administraciones Públicas, dice que en los puertos, “han permitido una cierta autonomía, porque para ir al mundo por mar no hay que pasar por Madrid; suena a risa, pero es así”. Tremosa explica que el puerto de Barcelona ha duplicado su capacidad desde que la Generalitat participa en su gestión, pero no le llegan trenes para hacer circular las mercancías. Wolksvagen ha anunciado que quiere convertir a Barcelona en su gran puerta de entrada a Europa para todo lo que han deslocalizado en Asia, pero su condición es que haya una vía de ancho europeo hasta la frontera en el 2011. “El volumen de Volkswagen es fabuloso y es muy posible que su oferta se pierda –explica Tremosa–. Confiamos en que los últimos presupuestos del Estado incluyeran una partida para ello, pero no ha sido así”.

El economista dice que esto no sólo potenciaría la fábrica de Martorell, sino que daría un impulso a todo el país. Tremosa, que acaba de publicar el libro *Estatut, aeroports i ports de peix al cove* (314), pone el ejemplo de Flandes: “El norte de Bélgica era agrícola no hace mucho y ha experimentado un crecimiento espectacular gracias al puerto de Amberes. Ahora les llegan productos semielaborados de China, los manufacturan y los exportan. Toda la economía de Flandes se ha disparado gracias al puerto, y ello ha aumentado su autoestima como comunidad diferenciada. Es lo que quieren evitar aquí”.

Tremosa explica que ahora existe “una versión del centralismo nueva y muy eficiente. Hoy, el peso de los impuestos sobre el PIB es del 41%, en tanto que en 1986 era del 16%. Esto significa que el Estado es el gran motor de la economía en España y depende de dónde invierta puede aupar a unos territorios y hundir a otros”. El profesor cita un artículo coescrito por el conseller de Economía Antoni Castells en la *European Economic Review* según el cual España es uno de los lugares del mundo donde la política condiciona más las inversiones: “Los territorios reciben dinero en función de quién gana las elecciones. La mayo-

ría de las comunidades se equilibran cuando el PP y el PSOE se alternan en el poder, pero Catalunya siempre sale perjudicada”. Un ejemplo de ello es que en los últimos 20 años, los dos tercios de la inversión pública del Estado en aeropuertos ha ido a parar a Madrid. “El caso de la nueva T4 es escandaloso; ha costado más que todos los aeropuertos de París juntos y visualiza el modelo de Estado”.

Tremosa explica que hasta los pequeños detalles se orientan en la misma dirección. “El Ministerio de Fomento realiza ocho obras en la provincia de Tarragona, pero ha asignado a un solo ingeniero para todas y no hay manera de avanzar; en tres años no han acabado ninguna”. “Pero en lo que quieren son muy diligentes”, ironiza el economista refiriéndose a una multa de 12.000 euros impuesta al pre-

## **El modelo radial del AVE crea una gran capital y el resto pasa a ser periferia**

sidente de la Cambra de Comerç de Tarragona, Albert Abelló, por haber instalado rótulos en las carreteras locales para indicar la situación de la nueva estación del AVE. Fomento no lo había hecho y muchos conductores se extraviaban. Abelló prefiere no hacer comentarios sobre este particular porque, explica, ha presentado una alegación y la subdelegación del Gobierno en Tarragona está negociando para que el Ministerio retire el expediente.

Germà Bel explica que, con todo, el principal problema de la infraestructuras en Catalunya lo constituyen las carreteras, y los peajes gravan aún más su economía y su competitividad. “No se ha querido abordar el tema: que se diga qué modelo se quiere, de pago o gratis, pero no puede ser que aquí se pague y en el resto del Estado, no. Justamente en esto no nos quieren homogeneizar”. Felip Puig, que fue conseller de Política Territorial i Obres Públiques, incide en esta “homogeneización de conveniencia”. Él mantuvo “duras discusiones” para conseguir que el AVE llegara a El Prat cuando era ministro Álvarez Cascos. “O llega a todos los aeropuertos o

ninguno”, defendía el ministro.

Milián abunda en la problemática de las carreteras: “La AP7, que encima es de peaje, tiene un embudo en El Vendrell, y la autovía Barcelona-Madrid es un laberinto”. El representante de la patronal considera “escandaloso” que las dos principales ciudades españolas no estén unidas por autovía y, en cambio, las hay que llegan a zonas remotas. “Antes llegará la autovía de Madrid a Lisboa, que inaugurarán dentro de dos años, que a Barcelona”. Para el ex diputado, es también “de juzgado de guardia” que no esté prevista la conexión de alta velocidad entre Tarragona y Castellón hasta el 2020, “cuando la mayor parte de las exportaciones españolas siguen el corredor del Mediterráneo”. En su opinión, Catalunya está ya estrangulada. El puerto de Barcelona, que debería

cercanías y no los pueden gastar porque no hay aprobado ningún proyecto; sólo venden humo”.

Para Pere Macias, portavoz de CiU en el Senado, ex conseller de Política Territorial y experto de su grupo en infraestructuras, “la ministra nos vende lo que ya estaba adjudicado; no ha puesto en marcha ni un solo proyecto, su gestión ha sido la peor de la democracia. Para ella, todo debe girar alrededor de Madrid, aunque destina partidas multimillonarias a cercanías de Málaga, ciudad con la que está vinculada, mientras niega el pan y el agua a las de Barcelona”.

Josep Andreu coincide en que la ministra “sólo procura por Andalucía oriental”, y Víctor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras, ejerce de aragonés y canaliza hacia su comunidad gran parte del presupuesto: “En el 2006 se invirtió más en carreteras en Aragón, que tiene 1,5 millones de habitantes, que en Catalunya”.

Andreu explica que todas las obras del Ministerio que afectan a Catalunya van al ralentí o están paradas: la N-340 en Vallirana, el cuarto cinturón, la carretera de Tarragona a Montblanc, la doble vía entre Vandellòs y Tarragona, el tramo de la A2 entre Fraga y Alfajarín... “El del 2006 era el presupuesto estrella de Fomento en Catalunya, y de él no se ha ejecutado nada. ¡Lo hecho es cero!, ni siquiera han empezado a expropiar”.

#### **Discusiones con la ministra**

El diputado de CiU Jordi Jané, que ha increpado reiteradamente a Magdalena Álvarez en el Congreso, explica que la “desinversión crónica” es calculada. “El AVE es bidireccional y lo cuentan sólo como inversiones a Catalunya. Han destinado más a cercanías de Cádiz que a Barcelona, y en el 2006 en Madrid han gastado el doble que en Catalunya”. La ministra de Fomento ha revelado su opinión en la tribuna del Congreso, donde el pasado 18 de abril dirigió a Jané unas palabras respecto a El Prat que, según el diputado, explican la política de su ministro: “Usted dice que el aeropuerto es fundamental para el desarrollo del territorio. Claro que sí, señoría; totalmente de acuerdo, pero ¿de qué territorio? ¿De Catalunya o de España? Yo estoy hablando de España, yo soy la ministra de Fomento de España”.

Miquel Carrión, experto en infraestructuras de ERC, asegura por su parte que la Generalitat y el Estado han firmado un protocolo sobre ferrocarriles que no tiene validez legal: “Sólo lo respetarán si quieren: la ministra ha prometido 1.800 millones para