

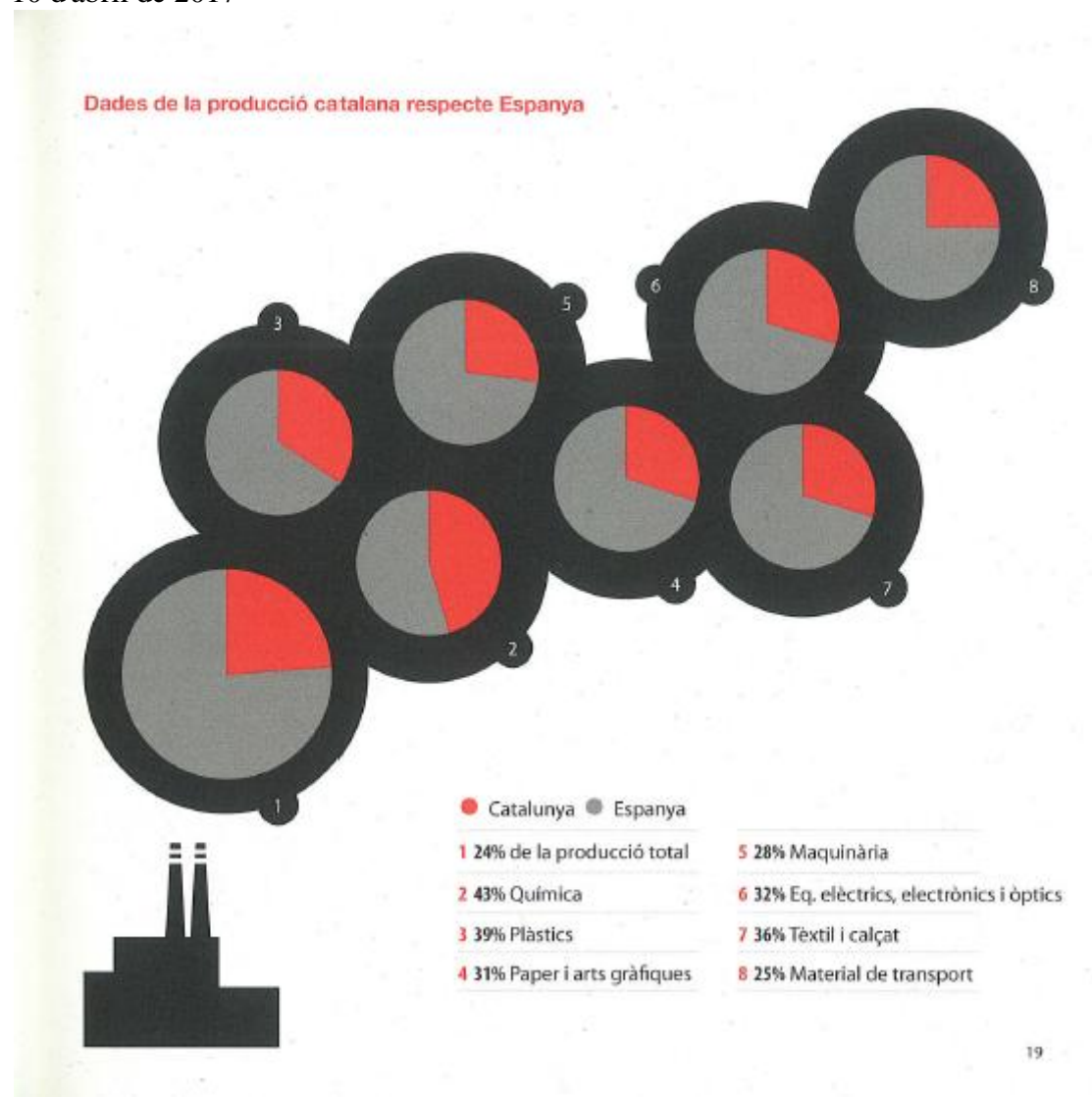
Potencial econòmic de Catalunya avui (I)

Per

[Josep Pérez Franco](#)

-

10 d'abril de 2017



“Una Catalunya independent seria viable econòmicament“. “Una Catalunya independent tindria conseqüències polítiques molt importants i afectaria la reorganització dels estats-nació”. Això va declarar, l’octubre del 2016 a Barcelona, Joseph E. Stiglitz, Premi Nobel d’Economia i catedràtic de la Universitat de Columbia. Així mateix, Kennett Rogoff, ex-Cap d’Economia del Fons Monetari Internacional i actual professor a la prestigiosa Universitat de Harvard, va afirmar que si Catalunya fos independent es convertiria en un dels països més rics del món (en termes relatius s’entén). Que aquests destacats economistes facin aquestes afirmacions, que no són pas per quedar bé, ni per obtenir prebendes, ens hauria de fer reflexionar. Sense caure en el cofoisme, necessitem escoltar criteris com els exposats per incrementar l’autoestima i perquè creguem en nosaltres mateixos i prenguem consciència del potencial del nostre país.

Dèficit Fiscal

És un miracle que malgrat les limitacions i l'ofec econòmic endèmic que pateix Catalunya, la seva evolució econòmica és positiva i continua sent el motor de l'Estat espanyol. S'ha de destacar el dèficit fiscal cronificat que patim, que és el resultat negatiu de la balança fiscal amb l'Estat. Aquest criteri, gràcies al treball de diferents equips d'economistes i del clam de la societat civil catalana, es va acceptar per l'Estat, aconseguint que el Parlament espanyol aprovés la publicació de les balances fiscals. No entrarem en les discussions registrades pel mètode de càlcul i els seus components, ni amb les maniobres a la baixa que s'han produït. El cert és que el nostre dèficit anual és d'uns 16.000 M € que suposa el 8 % del PIB. Enlloc del món desenvolupat, el dèficit d'una regió, land o estat (cas de EUA) no supera el 4 %, ja que superar aquesta xifra s'estima que posa en risc l'economia de la regió que fa l'aportació. El ministre d'Hisenda Sr.Montoro ha admès un dèficit de 8.800 M €, que tot i ser lluny del real, és una xifra de grans proporcions, cosa que abans es negava. En esdevenir un Estat independent s'han d'assumir i crear noves estructures, que tindrien el seu cost, però el nou Estat segons l'estudi fet pel Consell Assessor de la Transició Nacional gestionaria un superàvit d'11.600 M € a disposició de la política, l'estímul econòmic (infraestructures), el benestar social, l'educació, la recerca, etc.

Fons de Solidaritat

El fet que cal divulgar amb força i de manera contundent és que Catalunya ha estat el "Fons europeu" més important rebut per l'Estat espanyol, "un autèntic Pla Marshall", ja que **des de l'inici de les ajudes europees, el 1986, fins al 2010**, l'equip d'economistes que han estudiat aquest tema han calculat **el dèficit acumulat en 240.000 M €**, que és una xifra estratosfèrica que ha volat, sota el concepte de **solidaritat obligatòria**. Aquesta xifra s'aproxima, al càlcul fet per la Generalitat, pel conseller Mas Colell, de 230.000 M €. Per aconseguir la xifra acumulada fins a l'actualitat, cal afegir-hi la quantitat de dèficit anyal que ha estat constant des de 2010. Pregunta obligada i lògica: on seria Catalunya si hagués disposat dels seus propis recursos?, no com un Estat independent que és el que convé per ser autors i protagonistes de les nostres decisions, sinó tenint el concert econòmic com el País Basc, que es queda tot el que recapta i acorda amb l'Estat la quota a pagar pels serveis que li dona.

És indignant que any rere any se'ns maltracti de forma flagrant, es destini a inversions a Catalunya aproximadament el 9 % del total del pressupost estatal quan la nostre població és del 16 %. Representa 145 € per habitant, en canvi 336 € a Extremadura, 233 € a Andalusia i 504 a Galícia. Llavors s'entén el mal estat de les nostres carreteres i el retard general de les nostres infraestructures i les bones autovies gratuïtes que altres gaudeixen.

Potencial econòmic

El marc econòmic de Catalunya dins de l'estat espanyol el conforma el 16 % de la població, l'aportació del 19 % del PIB, el 38 % de les exportacions i el 24 % de la producció total. En els darrers anys la distribució dels nostres productes eren 1/3 mercat interior, 1/3 mercat català i 1/3 exterior. Aquesta tendència tendeix a desequilibrar-se amb l'increment del mercat exterior. Tenim una singularitat, ja que la nostra economia s'ha de qualificar com oberta i estructurada en clústers. És complementària i amb

aspectes compatibles amb l'economia del País Valencià, que presenta un model semblant. Ambdós models econòmics són diferenciats dels que observem en la resta de la península. La diversificació dóna estabilitat i seguretat. També en economia és bo no tenir el ous al mateix cistell i no ser dependents de pocs sectors. Som un país de producció industrial i de serveis.

En alguns sectors tenim una potència important i equiparable a altres països desenvolupats.

Hi ha una magnitud convencional per mesurar el potencial econòmic d'un país que és el Producte Interior Brut. Aquesta dada global és insuficient i és recomanable estudiar en paral·lel el seu repartiment, calculant el PIB per capità. En aquest sentit és interessant establir algunes comparacions amb països com Dinamarca, Àustria o Finlàndia per exemple, que presenten índexs de riquesa, semblants a Catalunya. Ens hem inspirat en el treball dels economistes Modest Guinjoan, Xavier Cuadras i Miquel Puig: "Com Àustria o Dinamarca- la Catalunya possible"

	Població (000)	PIB per càpita € (a preus corrents)
Àustria	8.450	32.400
Bèlgica	11.100	30.000
Dinamarca	5.600	31.500
Finlàndia	5.400	29.000
Països Baixos	16.730	33.000
Suècia	9.500	32.000
Suïssa	8.000	39.800
Catalunya	7.500	29.500

No és agosarat indicar que Catalunya és pot equiparar amb alguns països d'Europa que presenten nivells semblants, gaudeixen d'un alt benestar, un desenvolupament econòmic notable i uns índexs d'atur baixos de l'ordre de 4/7 %.

Un punt que convida a reflexionar és el que fa referència a la dimensió dels estats. **La nova configuració del món i la seva accelerada evolució, qüestiona la viabilitat dels estats grans.** S'ha vist que els països més petits són els que ha sortejat millor la crisi econòmica i n'han sortit més de pressa. A Europa, actualment països com Lituània, Estònia, Finlàndia, Àustria, Suècia i Bèlgica experimenten taxes de creixement superiors als països grans com Itàlia, Regne Unit, França, Alemanya i Espanya. És un fet que, els estats més petits, en l'economia global i de realitats canviant, tenen més adaptabilitat i més flexibilitat per establir polítiques adequades als països petits.

L'economia catalana resulta atractiva pels inversors. En aquest cas, com en molts d'altres, es divulguen opinions falses i s'intenta establir un panorama no positiu, quan la realitat objectiva és diametralment oposada, les xifres no enganyen. Catalunya va captar des del gener del 2011 al juny del 2016 en IED (inversió estrangera directe) un total de 14.582 M €, que suposa el 34 % del total estatal i és el territori líder de l'estat en aquest sentit. Durant tot l'any 2016, la inversió fou de 4.857 M €, pràcticament la mateixa que l'any anterior. Cal destacar que aquestes xifres d'inversió coincideixen amb anys d'efervescència independentista. S'ha de deduir que l'economia funciona de forma autònoma, valora el potencial del país, les seves condicions i la seva estabilitat actual i

futura. Aquest és un signe de confiança en l'esdevenidor de Catalunya i els decisors no crec que pensin que vagarem per l'espai sideral, ni considerin un panorama apocalíptic, com els veïns espanyols vaticinen. Al contrari, si fem una deducció lògica poden pensar, que continuarem dins l'Estat espanyol fent de locomotora o serem un Estat independent i pròsper dins d'Europa i amb una posició geoestratègica envejable.

Durant l'any 2016 segons dades de l'Idescat i l'INE s'han creat un total de 101.071 noves empreses, d'aquestes 21.781 a Catalunya. Ha estat el primer territori de l'Estat en creació d'empreses, el 22 % del total, Madrid fou el segon amb 19.946. És ben cert que som un país de PIMES. N'hi ha un nombre important, superior a les 600.000 empreses, però amb estructures petites i de component familiar, la majoria per sota de 9 persones. Ens cal més múscul en cada unitat empresarial per abordar i incorporar tècniques modernes de gestió, per desenvolupar recerca i per disposar d'una bona distribució al mercat interior i exterior. Tot i així és destacable el cas de moltes PIMES que tenen un paper important en innovació i lideratge mundial en la seva activitat específica.

A Catalunya hi ha quasi 5.500 empreses multinacionals. El 18 % alemanyes, el 15 % franceses i el 10 % USA. Algunes s'instal·laren a casa nostre fa uns 50/75 anys i són punteres en el seu sector com el químic, farmacèutic, automòbil, maquinària, serveis i més recentment les noves tecnologies. Aquest component estructural ens aporta estabilitat i seguretat, també ens aporta sinergies en la nostra economia i educació. Cal intentar facilitar el que requereixen per la seva activitat i el seu desenvolupament, com són capital humà, seguretat jurídica, infraestructures i comunicacions, clima social estable i benestar social. Aquest tipus d'estructures empresarials presenten també una certa volatilitat, per aquest motiu s'ha de ser curós i satisfer les seves necessitats .

Infraestructures

És inimaginable un país sense carreteres, sense ferrocarrils, sense xarxa energètica. Les infraestructures permeten el transport o la distribució de mercaderies i persones. Sense bones i eficients infraestructures un país no funciona, es col·lapsa i s'empobreix. La problemàtica d'infraestructures és tan àmplia que caldria un extens tractament monogràfic que no ho permet aquest escrit.

Els retards en inversions per terra, mar i aire són tan flagrants que malmeten la confiança del món polític, empresarial i frenen les inversions de multinacionals. Els incompliments del govern espanyol respecte al corredor mediterrani, les rodalies, la gestió ineficient i monopolitzadora d'Aena, les inversions sense rendiment econòmic en trens sense passatgers i aeroports fantasmes ens perjudiquen i posen en risc la nostra competitivitat.

Resulta inversemblant que després d'haver invertit 55.000 M € en tren d'alta velocitat (AVE) no existeixi ni tan sols el projecte de connectar Barcelona i València que són les dues àrees més dinàmiques, de més exportacions i de major aportació al PIB espanyol. Hi ha una manifesta manca de voluntat política i una concepció radial, sense cap concepció de racionalitat econòmica i de rendibilitat.

Sobre la pluja de milions anunciada per Rajoy a Barcelona fa pocs dies, cal dir que és una burla i una presa de pèl, que només pot convèncer als ignorants i a la seva fanàtica tropa dretana. Els 4.200 milions € a invertir en infraestructures fins el 2020 a 1.050 cada

any fa riure, ja que alguns experts xifren les necessitats de Catalunya entre 40/ 50.000 M € o sigui que ens cal 40 o 50 anys per assolir-ho. Només en Rodalies el 2010 van avaluar i comprometre 4.000 M €. No vull dir la inversió real perquè em fa vergonya per insignificant.

Respecte al Corredor Mediterrani i la seva transformació prioritària en el tram Algesires- Madrid- Saragossa, prefereixo no dir el que penso per no caure en una expressió de tipus penal, em remeto a la lectura de [l'entrevista apareguda el febrer a l'UNILATERAL a Joan Amorós](#), president de FERRMED i una autoritat europea en el camp de les infraestructures. Si avui disposem per part de la UE (aprovat 2013) la qualificació de prioritària del Corredor Mediterrani li devem a la seva tenaç i eficaç actuació. L'acabarem tenint quan l'Estat espanyol hagi esgotat tots els terminis i les traves possibles. Brussel·les considera que és d'obligat compliment i també considera Espanya com un dels tres estats més incomplidors.

Ranking mundial de benestar per la Nacions Unides

En aquest ranking s'han considerat variables com: PIB per càpita, suport social, esperança de vida, llibertat d'elecció, llibertat d'expressió, percepció de la corrupció, etc.

El resultat dels 10 primers són:

- 1 Noruega
 - 2 Dinamarca
 - 3 Islàndia
 - 4 Suïssa
 - 5 Finlàndia
 - 6 Països Baixos
 - 7 Canadà
 - 8 Nova Zelanda
 - 9 Austràlia
 - 10 Suècia
- (Espanya ostenta el lloc 35è)

Resulta interessant observar que els països capdavanters són els que hem assenyalat com a països petits que s'adapten millor a una situació canviant, que tenen un bon creixement i unes dimensions i unes característiques semblants a les nostres. Nosaltres hem d'aspirar a aconseguir una plaça entre el països que gaudeixen de millor benestar. Per això i per decidir sobre allò que ens convé volem ser un estat independent.

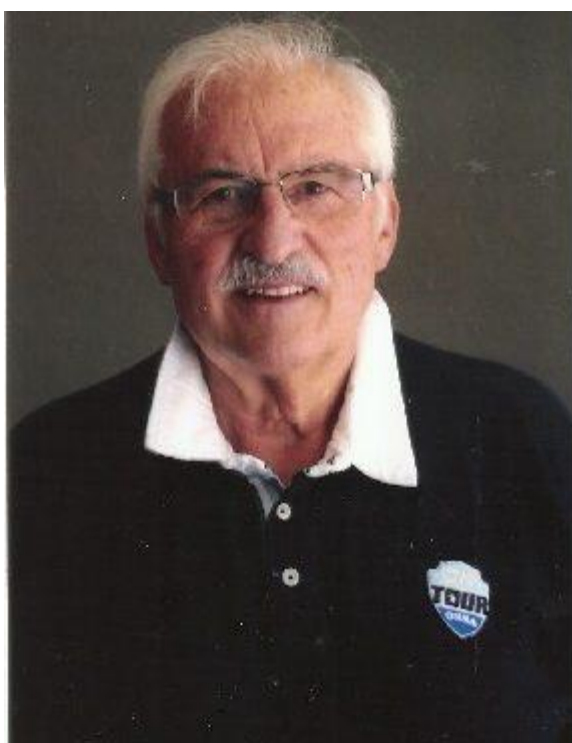
Potencial econòmic de Catalunya avui (II)

Per

[Josep Pérez Franco](#)

-

7 de setembre de 2017



Josep Pérez Franco

[LES INFRAESTRUCTURES A CATALUNYA \(1a part\)](#)

Nota de la Redacció: com a continuació del reportatge [Potencial econòmic de Catalunya \(I\)](#), publicat al mes d'abril, us oferim un conjunt de tres reportatges sobre les Infraestructures a Catalunya. La primera part, que surt avui, fa una completa introducció i analitza la situació de la xarxa ferroviària.

La Gran Enciclopèdia Catalana ho defineix com: “Les infraestructures són un conjunt d’elements de base que faciliten el funcionament del sistema productiu i la reproducció de la força del treball, com ara carreteres, ferrocarril, proveïment d’aigua i altres fonts d’energia, instal·lacions sanitàries, urbanització, sistema educatiu, etc.” El marc teòric del treball resulta d’una gran amplitud, però el centrarem i el concretarem en **el transport de mercaderies i persones** i, per tant, desenvoluparem la problemàtica de les infraestructures ferroviàries, portuàries, aeroportuàries i viàries. Una altra manera de veure-ho és imaginar-nos el flux sanguini, que, per garantir el repartiment i contribuir a fer la seva funció per tots els òrgans del cos humà, necessita tota una complexa xarxa de

venes i artèries, que són les infraestructures, que fan aquesta tasca de forma constant i eficient.

Establirem algunes consideracions prèvies per entendre la problemàtica en què estem immersos. La posició geoestratègica de Catalunya és primordial per ser una porta d'entrada a Europa per mar i per ser la via de connexió terrestre de la península cap a Europa a través dels Pirineus. Fou ja emprada pels romans. S'ha de fer menció de la **VIA AUGUSTA**, que era el nom que l'Imperi donà a la carretera romana que enllaçava Roma amb l'estret de Gibraltar i facilitava el flux natural de les mercaderies i les persones de les àrees desenvolupades de la península travessant des de Castell Rosselló (Perpinyà) els Països Catalans: Gerunda, Barcino, Tarraco, Saguntum i Valentia, deixant el litoral i seguint per Xàtiva (Saitabi), Almansa i la Manxa, entrant a Andalusia per Despeñaperros. Aquesta via natural al llarg dels segles i que avui continua sent d'un vigor extraordinari, rep l'intent de rebaixar el seu potencial per les decisions polítiques reiterades dels diferents governs de l'Estat. Aquest marc s'ha de complementar esmentant la nostra tradició mediterrània, on durant anys vam tenir domini polític per afavorir el nostre comerç tradicionalment potent amb els països de la riba mediterrània. La nostra bandera quadribarrada va onejar al Partenó d'Atenes, a Nàpols i a Sicília. Una mostra de la nostra vocació secular mediterrània i europea fou el **LLIBRE DEL CONSOLAT DE MAR** (any 1370), que era una compilació d'usos i costums marítims que esdevingué el dret per a la navegació i el comerç a la Mediterrània.

Des del 1713 fins ara, a Catalunya no hi ha hagut una política d'infraestructures pròpia, llevat del període de la Mancomunitat i de la Generalitat republicana, quan va existir una planificació, encara que per la curta durada de la seva actuació no es pogué implementar. Això vol dir que tenim els esquemes radials fets des del centre, amb criteris polítics —no pas funcionals i econòmics— que són els que imperen i caracteritzen la política espanyola. S'intenta revertir aquesta situació, com amb l'eix viari de Girona-Lleida (la C-25) i recentment la carretera que permet anar de Manresa cap a la costa (Vendrell) per Igualada i Vilafranca del Penedès.

Catalunya ha tingut històricament una actitud oberta cap a Europa, sent permeable als moviments socials, polítics i econòmics que s'hi han produït. A Espanya tradicionalment hi ha dominat un marc mental autàrquic i una manca de curiositat. Un reflex del que s'exposa es produí el 1795 quan Carles III ordenà la construcció de carreteres reials. L'influent intel·lectual de l'època, l'asturià Melchor Gaspar de Jovellanos, va oposar-s'hi, fent demostració de gran miopia i dient que això era luxe i ostentació.

Catalunya va viure la revolució industrial a mitjan segle XIX. A Espanya aquest moviment no es produí, simplement no ha existit, perquè no coneixia ni volia indústries. Per a ells la indústria era lluny dels seus esquemes, per ser un treball dur, exigent i compromès i que suposava embrutar-se les mans i això era degradant per als *hidalgos* polítics i nobles. Tradicionalment s'han dedicat al sector primari, amb un sistema latifundista, explotant el camp i la ramaderia i utilitzant la mà d'obra no especialitzada de la gent més desafortunada. No fa tants anys que feien servir la dita "Que inventen ellos".

Actualment els nostres ports són l'entrada natural de les mercaderies procedents d'Àsia, la gran fàbrica dels productes destinats al mercat europeu, i hi arriben travessant el canal de Suez, que és la ruta més curta i més eficient.

Entrant en aspectes quantitius, no farem una relació exhaustiva i detallada de cada any sobre les inversions realitzades pel Govern espanyol en infraestructures a Catalunya. Són molt per sota de les necessitats i sense correlació respecte al pes demogràfic (16%) i la seva economia (19% PIB). Destacarem només la darrera dada coneguda d'inversions del 2016. Foren pressupostades en 993 milions d'euros i l'execució fou de 353 milions d'euros que representa el 35,5%. Aquesta és una situació endèmica que lamentablement es reitera any rere any i que té unes greus conseqüències econòmiques i socials i suposa un greuge flagrant que posa en evidència el tracte injust i desproporcionat que rep Catalunya. És un dels greuges més visibles que capten i irrita els ciutadans. Aquestes dades són públiques i es poden consultar a l'informe "Distribución territorial de la inversión del sector público", publicat pel Ministeri d'Hisenda.

FERROCARRILS

El primer tren de la península inaugurat el 1848 fou el de Barcelona a Mataró, construït amb inversió privada. El segon el 1851 Madrid-Aranjuez va ser fet amb inversió pública. Aquest greuge respecte a la realització de les infraestructures ha estat una constant històrica escandalosa feta sense cap mena de capteniment, que avui encara perdura com veurem més endavant. Els altres trens construïts posteriorment foren també d'iniciativa privada: Girona-Olot; Girona-Sant Feliu de Guíxols; Tortosa-Cava; Barcelona-Sabadell; Barcelona-Terrassa i conques mineres (Súria, Cardona), etc.

Rodalies

Disposem de 9 línies que donen servei que són:

- R1 – Molins de Rei – Maçanet (per Mataró)
- R2 – Castelldefels-Granollers
- R2 Nord – Aeroport-Maçanet (per Granollers)
- R2 Sud – Barcelona (estac. França) – Sant Vicenç de Calders (per Vilanova i la Geltrú)
- R3 – l'Hospitalet de Llobregat – Puigcerdà (per Vic)
- R4 – Sant Vicenç de Calders – Manresa (per Vilafranca del Penedès)
- R7 – Barcelona (Sant Andreu Arenal) – Cerdanyola Universitat
- R8 – Martorell-Granollers (per Cerdanyola Univ.)

Regionals

- R11 – Barcelona Sants – Portbou (per Granollers i Girona)
- R12 – l'Hospitalet de Llobregat – Lleida (per Manresa)
- R13 – Barcelona (estac. França) – Lleida (per Valls)
- R14 – Barcelona (estac. França) – Lleida (per Tarragona, Reus)
- R15 – Barcelona (estac. França) – Reus – Riba-roja d'Ebre
- R16 – Barcelona (estac. França) – Tortosa/Ulldecona
- RG1 – L'Hospitalet de Llobregat – Figueres/Portbou (per Mataró i Girona)
- RT1 – Tarragona-Reus

La xarxa ferroviària té dues empreses operadores públiques que són Renfe (Ministeri de Foment) i FGC (Generalitat de Catalunya). Tot i que Rodalies és una xarxa traspasada a Catalunya, la realitat és que és un traspàs teòric i amb poca incidència pràctica, ja que

el funcionament, el material mòbil, el manteniment i els elements fixos (vies i catenàries) i totes les inversions depenen de l'Estat.



Els problemes de Rodalies són prou coneguts i ocupen diàriament l'atenció dels mitjans de comunicació, perquè el deficient funcionament és motiu d'alarma entre la població i és un tema recurrent que té uns efectes econòmics i socials de gran magnitud i que pateixen una mitjana diària de 400.000 persones. Les conseqüències són la pèrdua d'hores de treball, la dedicació excessiva de temps a desplaçaments i inclús és causa de fre per a la contractació de persones que necessiten utilitzar aquest mitjà de transport. Un transport segur i eficaç és una necessitat que es produeix entorn de les grans ciutats, on viu el volum més gran de població.

És conegut que el traspàs de Rodalies fou una operació política triomfalista del Govern tripartit, que només va tenir recorregut mediàtic per a consum intern. El resultat ha estat negatiu i a la pràctica un traspàs inexistent i merament superficial, sense efectes pràctics. Tots els ministres de torn que han ostentat la cartera de Foment, socialistes i populars, han reconegut la necessitat d'inversions per aconseguir la modernització del sistema amb noves catenàries, desdoblament de vies, material mòbil modern, unitats de tracció actuals, noves estacions, etc. Han avaluat les necessitats d'inversió en 5.000 milions d'euros. El darrer **Pla de Rodalies del 2008-2015** de 4.000 milions d'euros només **ha experimentat l'execució del 13,5%** —perdoneu però he verificat dos cops aquesta dada perquè em semblava escandalosa i inversemblant— davant d'aquest fet no cal afegir cap més comentari ni utilitzar cap qualificatiu. Seguint aquest ritme d'inversió podem completar el pla cap allà el 2070. El nou ministre de Foment, Sr. Iñigo de la Serna, amb un to conciliador va venir a dir-nos que vol posar el comptador a zero i presentar-nos un nou pla de Rodalies. El conseller Rull va respondre de forma encertada que no es tracta de fer un enèsim pla, sinó complir el pla pendent, que fou acceptat i aprovat. En aquest moment les necessitats d'inversió són de 4.798 milions d'euros i la proposta del Govern català és que es traspassi íntegrament Rodalies amb la corresponent dotació pressupostària. L'experiència positiva de la xarxa dels FGC avala la posició del Govern de Catalunya. Del Pla d'actuacions prioritàries del 2014-2016 fixat pel govern espanyol de 306 milions d'euros se n'ha executat el 8%. Davant d'aquesta situació hom pensa de forma racional que és millor no perdre el temps ni dedicar esforços fent projectes i reunions inútils i dedicar el temps a veure com podem avançar pel nostre compte, sense la intervenció i el poder decisorial estatal.

Lamentablement no podem incorporar en aquest capítol cap aspecte mínimament positiu. El desdoblament de l'R3 —tram Montcada-Vic (58 km)—, que és un tram amb un alt potencial i que funciona amb via única, espera la materialització des de fa un segle. Des del 2001 hi ha un pla de desdoblament i una previsió pressupostària de 650 milions d'euros. En aquest moment ni tan sols s'ha redactat el projecte constructiu. A aquesta cadena de despropòsits hem d'afegir els següents projectes pendents: el cobriment de Montcada, el cobriment de Sant Feliu de Llobregat i els 5 km d'accés ferroviari a la T1 de l'aeroport del Prat, que amb un pressupost de 282 milions d'euros havia de posar-se en servei el 2015. Aquesta situació no es produeix a l'aeroport de Barajas que des de bon inici ha disposat de tots els accessos ferroviaris i viaris necessaris. Permeteu-me la ironia, per què ens queixem de tot i fem ostentació del nostre victimisme? És un vici nacional, ja que no tenim cap motiu per fer-ho.

Tren d'Alta Velocitat (AVE)

Aquesta és la joia de la corona de tots els governs espanyols que han perseverat en la seva fal·lera constructiva, des de la primera inauguració el 1992, a l'època de Felipe González, fent el primer tram Madrid-Sevilla i que coincidia amb la celebració dels Jocs Olímpics de Barcelona (quina casualitat!). Aquest macro projecte és motiu de presumpció política només pels usuaris hispànics, ja que a altres països causa estupor i perplexitat. El Govern dels EUA va dir que ells no es poden permetre aquest dispendi per una infraestructura tan costosa. Espanya és el segon país del món en quilòmetres construïts després de la Xina. S'han construït uns 3.500 quilòmetres, amb una inversió de 63.000 milions d'euros, que lògicament ha contribuït a incrementar l'immens deute de l'Estat espanyol, superior al bilió d'euros. Japó n'ha construït 2.000 km i Alemanya 1.000 km. El nombre de passatgers aquí és baix i per sota del llindar de rendibilitat. Al Japó n'hi ha 15 vegades més i a França 6 vegades més. El cas espanyol resulta difícil d'entendre des de l'òptica de la racionalitat econòmica, ja que es registren dades d'utilització insuficient. Les línies que presenten dades més altes són Barcelona-Madrid amb 2.700.000 passatgers a l'any; Madrid-Sevilla amb 2.140.000; Madrid-València amb 1.775.000; Saragossa-Barcelona amb 495.000. S'ha de fer l'observació que aquestes dades s'obtenen sumant els trens AVE més els de llarga distància que operen amb trens Avant o altres. **No hem aconseguit la dada de l'AVE aïllada, no sé si per falta de perícia de l'autor del treball o per manca de transparència de l'Administració, que fa una operació de camuflatge.**

Hi ha 48 rutes amb menys d'un viatger al dia i 10 rutes transporten 10 passatgers a l'any. Només es registren 16 trajectes amb més de 100.000 passatgers a l'any. Segons manifesta Ginés de Rus, catedràtic d'economia aplicada, l'estàndard internacional de rendibilitat se situa en 20 milions de passatgers a l'any. L'Estat espanyol és molt lluny d'aconseguir aquest volum d'ocupació. El cost de construcció de cada quilòmetre estàndard és d'una mitjana de 2 milions d'euros. A Espanya, a causa de l'orografia, a molts trams el cost s'incrementa de forma exponencial. En la inversió total s'ha de contemplar la construcció de les estacions, algunes d'elles exuberants i sobredimensionades, i també dels elements complementaris que requereix el seu funcionament. Un país quan realitza un projecte d'envergadura com aquest, ha de considerar la servitud que suposa el cost de manteniment per quilòmetre de 100.000 euros a l'any. **S'ha de qüestionar de forma severa el motiu que indueix l'Estat a construir infraestructures sense rendibilitat.** No sembla que sigui per interès social, ja que en aquest cas s'hagués pogut fer un projecte amb una xarxa moderna de trens convencionals d'un cost assumible. S'ha de deduir que s'ha fet aquesta faraònica obra

per satisfer els interessos de les grans constructores i el món financer de connivència amb els poders polítics. Resulta també recomanable fer el seguiment dels propietaris dels terrenys on s'ha fet aquesta infraestructura, la majoria són latifundis improductius de poc valor que han experimentat una important revaloració. Faci també l'exercici de conèixer la propietat dels terrenys on s'ha construït l'estació de Guadalajara a uns quants quilòmetres de la capital amb la consegüent plusvàlua experimentada per la requalificació d'aquest sòl.



Les zones més dinàmiques de l'Estat que són Catalunya i el País Valencià, no disposen de connexió d'AVE. Resta en situació d'estudi des de fa temps. Per aconseguir Catalunya no disposa de tren d'Alta Velocitat (AVE) directe per anar a Andalusia. Llavors, per usar aquest mitjà de transport cal passar per Madrid, on han fet un *by-pass*. La connexió directa entre Catalunya i Andalusia passant pel País Valencià és inexistent i no se l'espera. El que sí que s'han afanyat a posar en marxa són les línies Madrid-València i Madrid-Alacant.

Són coneguts els problemes de l'estació de Girona i l'obra urbanística pendent. Per una deficient construcció pateixen importants inundacions en dies de pluja. Les obres de l'estació de la Sagrera de Barcelona, que van ocasionar algunes imputacions a alguns executius d'Adif, estan aturades des del 2014, quan la previsió d'entrada en servei era el 2010. La inversió prevista era de 744 milions d'euros i se n'ha materialitzat fins ara el 20% del previst.

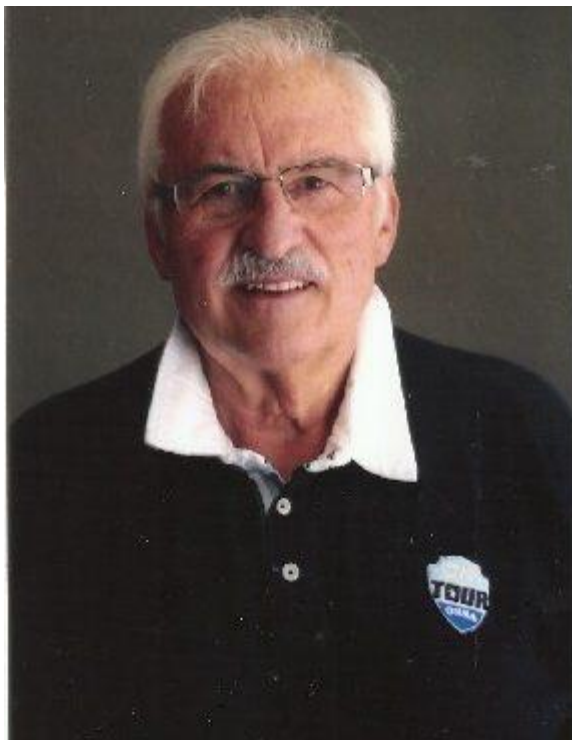
Potencial econòmic de Catalunya (III)

Per

[Josep Pérez Franco](#)

-

14 de setembre de 2017



Josep Pérez Franco

LES INFRAESTRUCTURES A CATALUNYA (2a part)

Nota de la Redacció: com a continuació del reportatge [Potencial econòmic de Catalunya \(I\)](#), publicat al mes d'abril, us oferim un conjunt de tres reportatges sobre les Infraestructures a Catalunya. La segona part, que surt avui, analitza la situació del corredor Mediterrani i dels ports.

CORREDOR MEDITERRANI

L'any 2002 quan la UE va proposar als estats que formulessin una proposta per projectar una xarxa de trens de mercaderies, el president Sr. Aznar no va considerar el corredor Mediterrani i va presentar la proposta del corredor Central Algesires-Madrid-Saragossa —que entrava a França travessant els Pirineus per Canfranc per un túnel de més de 30 km— i el corredor Atlàntic —que hi entra pel País Basc. La infraestructura per l'arc Mediterrani era perillosa, segons el seu criteri, ja que contribuïa a crear un clúster econòmic potent entre Catalunya, el País Valencià i les Illes. Calia establir una estratègia de divisió i enfrontament, impulsant murs polítics i psicològics entre Catalunya i València, a força d'afavorir el País Valencià en construccions turístiques, transvasament de l'Ebre, camps de golf, esdeveniments, “pelotazos”, etc., tot amanit pel

seu partit en el Govern de València que ha ostentat el poder absolut en tots els estaments durant un munt d'anys.

Fou la societat civil la que va reaccionar, com succeeix tantes vegades a Catalunya. Es va crear FERRMED (Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises), sota la batuta de l'enginyer Joan Amorós, que agrupa tots els actors implicats: ports, cambres de comerç, associacions empresarials, col·legis professionals, grans empreses, comunitats autònomes, operadors logístics, empreses ferroviàries, etc. Es va elaborar un ampli i complex estudi que fou presentat l'octubre del 2009 a la Comissió de Transports de la UE, amb el títol: "FERRMED GLOBAL STUDY". Contempla el projecte del corredor Mediterrani des del vessant tècnic, socioeconòmic, legal i administratiu. El treball posterior i les gestions fetes en el país i en les instàncies europees i totes les vicissituds viscudes mereixerien tot un tractat. El fet és que el corredor Mediterrani és una realitat formal. Fou aprovat per la UE el 2013 i ratificat el 19 de novembre del mateix any per l'Eurocambra. És un dels nou corredors prioritaris europeus. A la península Ibèrica hi haurà dos corredors, el Mediterrani i l'Atlàntic. Per llei hauran d'estar realitzats i en marxa el 2030 com a màxim. La UE participa en un 30% en el finançament i en un 40% en el passos transfronterers.

El corredor Mediterrani en la seva concepció inicial es tracta d'un tren de mercaderies exclusivament amb vies d'ample europeu de 4 o 8 carrils amb una capacitat de càrrega de 5.000 t. El seu funcionament es de 24 hores al dia i la longitud dels trens de 1.000-1.500 m i 4 unitats de tracció. El seu traçat va des d'Algesires a Estocolm i Sant Petersburg i un ramal des de Lió fins a Hongria.

L'arc mediterrani que justifica la necessitat d'impulsar i prioritzar el corredor Mediterrani pels propis interessos de l'Estat suposa (percentatges aproximats):

- El 40% del PIB
- El 50% de la producció agrícola
- El 55% de la producció industrial
- El 60% de les exportacions
- El 70% del turisme

El transport de mercaderies per carretera resulta insostenible des del punt de vista econòmic i mediambiental. El pas de la Jonquera de 10.000 camions diaris suporta un volum de mercaderies anyal de 50 milions de tones i la posada en marxa del corredor mediterrani suposarà una substitució de transport per carretera si no un repartiment funcional i un estalvi per la zona de 800.000 t. de CO₂.

Aquí i ara el transport per ferrocarril és un insignificant 4% i amb tendència a disminuir, i la mitjana europea es situa en el 17% i l'objectiu és que potenciant el transport per ferrocarril s'arribi al 40%.

La Comissió Europea ha manifestat que la xarxa de corredors permetrà:

- La connexió de 94 grans ports europeus amb línies fèrries i carreteres
- L'enllaç per ferrocarril de 38 aeroports europeus amb grans ciutats
- La conversió de 15.000 km de vies fèrries en línies de gran velocitat
- L'execució de 35 projectes transfronterers que evitin l'estrangulament actual



Situació del projecte

El Govern espanyol és el responsable de fer el corredor. Disposar d'un projecte global i tenir informació és un exercici difícil, ja que hi ha un cert grau d'obscurantisme i es percep un nivell notable d'improvisació en la seva realització. La xarxa que s'està fent no és exclusiva per a mercaderies sinó mixta. Això és una perversió del sistema, car vol dir que els trens no podran circular les 24 hores al dia perquè les estacions tanquen durant la nit i els trens només podran tenir 500 metres de longitud amb la consegüent disminució de càrrega inicialment projectada.

Com que s'utilitzarà ample ibèric, aspecte que òbviament només succeeix aquí, en una bona part dels trams s'incorporarà un tercer carril per fer la conversió a ample europeu, que és més estret. Resulta un invent hispànic que aporta menys prestacions però resulta més econòmic que fer plataformes exclusives d'ample europeu i s'aprofita el traçat existent.

Trams

Els trams 1, 2 i 3 corresponen al recorregut pel territori català des de la frontera francesa fins a Vandellòs i incorporen el tram per Castellbisbal a Vila-seca i Vandellòs.

Tram 4: Vandellòs-Castelló

Tram 5: Castelló-València-Almussafes (hi ha la factoria de FORD)

Tram 6: València-Xàtiva-La Encina

Tram 7: La Encina-Alacant-Múrcia

Tram 8: Múrcia-Almeria

Tram 9: Almeria-Granada

Tram 10: Granada-Bobadilla

Tram 11: Bobadilla-Algesires

Com s'observa en el mapa del corredor hi apareix un ramal secundari que segueix el recorregut Algesires-Madrid-Saragossa-Lleida-Tarragona-Barcelona que també rep el nom de corredor Mediterrani, que de forma jocosa molts han batejat amb el nom de "Madriterráneo". En la pràctica és el corredor Central. Aquest és el que realment s'està

impulsant i és el que rep més inversions i s'executarà tot ell en ample europeu. Moltes d'aquestes inversions s'imputen al nostre corredor quan en realitat són infraestructures absolutament alienes. Aviat veurem la ficció màgica de veure que sobre el paper s'ha fet tota la inversió en un corredor Mediterrani virtual inexistent materialment. Aquesta actuació va en detriment del corredor primari i prioritari que és el Mediterrani. El Govern de Madrid persevera a fer creure que ambdós són compatibles. Abans de l'entrada del PP al Govern espanyol, encara que existien algunes reticències, no es discutia que el corredor Mediterrani era el conjunt d'infraestructures que connecten les principals ciutats i ports de la costa mediterrània. Sobre aquesta actuació anòmla s'ha referit també la Unió Europea en els seus informes, però desconcerta quan el mateix coordinador europeu del corredor Mediterrani, el Sr. Laurens J. Brinkhorst, en la reunió de l'abril d'enguany convocada a València pel ministre de Foment i amb l'assistència del Govern català, valencià i d'altres comunitats afectades i les organitzacions implicades, ha lloat les dues branques del corredor, la d'Algesires a Madrid i la que va per la costa fins a Barcelona, i va dir textualment que no pot decidir-se per cap de les dues, perquè això és el mateix que quan et demanen si estimes més el teu fill o la teva filla. Algú dubta encara de la necessitat de ser un estat i decidir sense dependències i seure en igualtat de condicions com disposen els altres socis membres d'un club que es diu Unió Europea?

S'ha produït un cert moviment per part del Govern espanyol, no pas per la carta de denúncia dels nostres eurodiputats dirigida a la Sra. Violeta Bulc, actual comissària de transports, ni tampoc per la protesta generalitzada del món econòmic català, que no inquieta el PP perquè saben que a Catalunya són un partit residual. El que ha tingut efecte ha estat el canvi d'actitud del món empresarial valencià, que ha dit prou i el PP coneix que el País Valencià és un territori on ha ostentat poder i no el vol perdre en el futur perquè encara hi ha clientela. Veurem en què es concreta aquest canvi de política i quins resultats tindrà per a Catalunya. Els interessos econòmics compartits i complementaris entre València i Catalunya són un fet. Segurament la darrera informació facilitada pel secretari d'estat d'Infraestructures, Julio Gómez Pomar, va en aquest sentit, que ens ha sorprès quan ha anunciat que el tram del corredor Mediterrani que va de Castelló a Vandellòs tindrà doble ample de via internacional i estarà en funcionament en un any aproximadament, la qual cosa permetrà escurçar en 30 minuts el trajecte de Barcelona a València.

Ports

Encara que totes les infraestructures estan interrelacionades, en aquest cas és molt adient vincular el corredor Mediterrani amb els seus ports, perquè són la porta d'entrada de les mercaderies de l'exterior i en especial les procedents d'Àsia i el seu transport i distribució en xarxa per tot Europa. Cal destacar que els nostres ports competeixen amb els ports atlàntics, com Rotterdam, Anvers i Hamburg, que no seran competitiu quan el tràfic arribi majoritàriament d'Àsia pel canal de Suez i eviti la volta pel cap de Bona Esperança al sud d'Àfrica, que suposa més temps i costos. És interessant observar gràficament el flux del tràfic marítim internacional. S'observa una tendència de canvi de flux de l'Atlàntic cap al Mediterrani.



Tràfic marítim intercontinental

Els ports més importants de la Mediterrània peninsular són: Barcelona i Tarragona al Principat i Alacant, València, Castelló, Algesires, Màlaga, Almeria i Cartagena. El primer del rànquing és Algesires, seguit de València i Barcelona.

El port de Barcelona és el més important de Catalunya. El 2016 va registrar un tràfic de 48,6 milions de tones i un nombre de 4 milions de passatgers, dels quals 2,7 milions foren creueristes. L'atractiu turístic de Barcelona, que s'ha convertit en un fenomen d'interès mundial, ha tingut òbviament efectes en l'activitat del port de Barcelona, on hi ha la terminal més gran d'Europa i la segona del món després de Puerto Vallarta – Florida (EUA). La tendència és a incrementar el seu pes, com ho demostra la inversió de 20 milions d'euros en una nova terminal feta per la multinacional Carnival Corporation, en règim de concessió, que opera amb diferents marques i disposa dels vaixells emblemàtics “Queen Mary” i “Queen Elisabeth”. Així mateix la companyia MSC projecta una nova i moderna terminal per als seus vaixells.

L'empresa multinacional xinesa Hutchison ha construït una terminal de contenidors amb una inversió de 5,5 milions d'euros, que constitueix la inversió més alta feta a Catalunya per una companyia estrangera. En canvi, la resposta de l'Administració espanyola és d'incompliment absolut. No s'han fet els 4 km de la línia de ferrocarril d'ample europeu per a la sortida de mercaderies, ni l'estació intermodal, ni els accessos viaris que l'Estat espanyol va acordar amb la companyia. Així mateix el gegant del petroli rus Lukoil junt amb Meroil han fet una plataforma petrolera de 40.000 m², que disposa de 13 tancs d'una capacitat de 360.000 m², aquesta instal·lació té connexió amb la xarxa d'oleoductes de CLH.

Finalment i després d'uns anys de retard sembla que els accessos ferroviaris seran operatius l'any 2018. Dels 104 milions pressupostats l'Estat finançarà el 50% i l'altre 50% ho farà el Port de Barcelona. El desbloqueig és fruit de l'acord entre el Govern català i l'Estat sobre la cessió gratuïta de les vies dels Ferrocarrils de la Generalitat que són d'ample europeu i constituïran una part dels futurs accessos ferroviaris. Aquest acord beneficiarà les empreses operadores i activarà el corredor Mediterrani i lògicament suposarà una millora en la competitivitat de Catalunya.

S'ha de posar de manifest la nova Reglamentació de ports de la UE aprovada el 8 de març del 2016, on la coalició espanyolista d'eurodiputats PP, PSOE i Ciudadanos va votar en contra per continuar mantenint la seva política de domini monolític i centralitzador. Això permetrà que els ports puguin gestionar-se de forma autònoma i apliquin tarifes competitives d'acord amb els seus criteris estratègics i comercials i el seu pla de negoci i que finalitzi el sistema de tarifes portuàries fixades pel Govern central, on els ports amb beneficis estan obligats a transferir-ne una part als ports deficitaris, que són subsidis entre els ports d'un país; i que són contraris a la normativa

europea d'ajuts d'estat. Com ja pot suposar el lector, aquest reglament té el menyspreu de l'Estat espanyol i aquí de moment només és teòric pel seu incompliment, com és habitual en aquells aspectes contraris als seus interessos i criteris. A Brussel·les han pres nota i tothom coneix la manca de compromís del Govern espanyol i la seva habitual irracionalitat. És un fet que Espanya cada dia es troba més aïllada a Europa, en justa reciprocitat. Per aquest motiu, la realitat és que resta apartada i és lluny dels llocs de decisió. La seva veu i la seva presència no compten.

El port de Tarragona presenta una tendència de creixement important i és un dels ports més actius de la Península. S'ha de considerar que es tracta d'una infraestructura estratègica, ja que ha de ser un punt de sortida bàsic per a la indústria petroquímica de Tarragona, que és la més important del sud d'Europa. Tarragona serà un nus ferroviari clau per al desenvolupament del corredor Mediterrani i la seva interconnexió amb l'eix de l'Ebre i el corredor Atlàntic. Malauradament encara no es disposa de línies d'ample internacional i l'àrea de Tarragona presenta un coll d'ampolla ferroviari dels més grans d'Europa i els plans de desenvolupament porten un notable endarreriment que provoquen un fre en les seves activitats i un ajornament de les inversions empresarials previstes, com és el cas de la BASF, que té aturada des de fa temps la construcció d'una estació intermodal amb una inversió prevista de 30 milions d'euros i la creació de 25 llocs de treball. S'espera que la zona industrial de Tarragona esdevingui un *hub* logístic important.

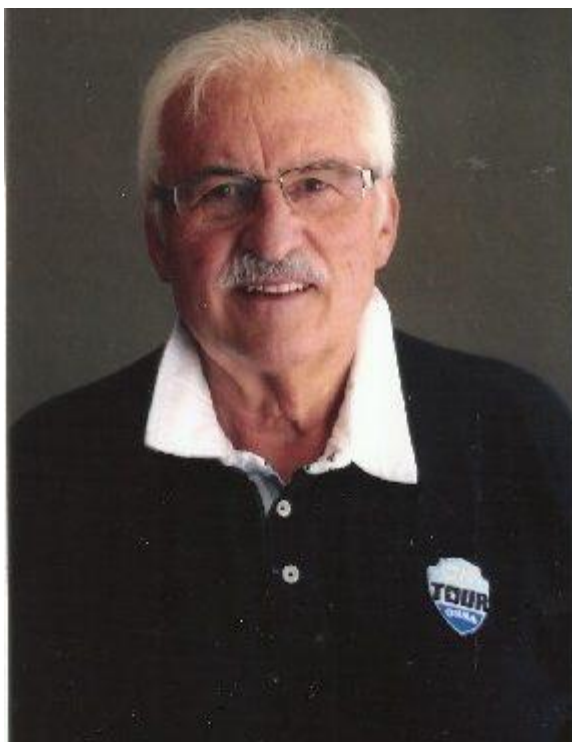
Potencial econòmic de Catalunya (i IV)

Per

[Josep Pérez Franco](#)

-

21 de setembre de 2017



Josep Pérez Franco

LES INFRAESTRUCTURES A CATALUNYA (3a part)

Nota de la Redacció: com a continuació del reportatge [Potencial econòmic de Catalunya \(I\)](#), publicat al mes d'abril, us oferim un conjunt de tres reportatges sobre les Infraestructures a Catalunya. La tercera i última part, que surt avui, analitza la situació dels aeroports, xarxes viàries i exposa les conclusions.

AEROPORTS

AENA (Ministeri de Foment) exerceix un domini sobre els aeroports espanyols que en el cas de l'aeroport del Prat resulta una gàbia que en dificulta el desenvolupament i que no permet que sigui un *hub* i actua amb discrecionalitat en la concessió d'*slots*. Tot i els inconvenients per actuar amb llibertat de gestió que seria el que correspon, la realitat s'imposa i el pes creixent d'aquest aeroport és imparable. A la pràctica actua com un *hub* intercontinental per la porta del darrere i per l'actuació de les companyies de baix cost i la complicitat del Govern, l'Ajuntament de Barcelona i la Cambra de Comerç, que impulsen el seu pla d'actuació. És denunciable i un greuge que el mateix Estat actuï despòticament, perseveri l'existència de 23 tractats bilaterals amb tercers països que obliguen a passar per Barajas, amb el sobrecost que suposa, i perjudiqui així el seu principal competidor, que és l'aeroport del Prat. La Comissió Europea fins ara no ha

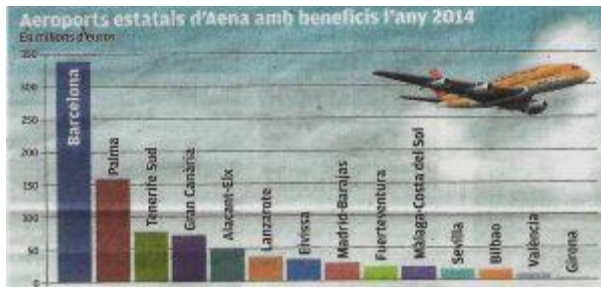
obligat els estats membres a eliminar aquells tractats bilaterals amb tercers països que restringeixen la lliure competència en el sector aeroportuari.

Malgrat tot aquest any 2017 serà recordat per l'aeroport barceloní com l'any en què es van escapar i quasi trencar les barreres que han impedit a l'aeroport barceloní del Prat d'esdevenir un *hub* intercontinental. Però no ha estat fàcil ni s'ha comptat amb el suport del govern espanyol, que de forma ostensible continua amb la seva política que Madrid sigui l'únic aeroport espanyol de connexió intercontinental. S'han obert rutes cap a Los Angeles, Nova York, Miami, Singapur, Seül, Beijing, Xangai, Hong Kong, Islamabad, Lahore, Teheran, Boston, Chicago, etc. No és una tasca fàcil, ja que el vol operat per Norwegian a Tòquio, per l'efecte del pacte amb Rússia que no ens permet volar sobre Sibèria no es podrà fer i sí que ho farà des de Madrid. El vol cap a Seül per evitar l'espai siberià ha de fer una ruta més llarga i no convencional. Davant d'aquestes giragonses que sempre hem de fer per tirar endavant, resto atònit quan algú, em refereixo a determinats partits que viuen en una galàxia virtual, reclamen al nostre Govern un pla clar, transparent i amb garanties, quan per actuar a Espanya sempre s'ha de fer amb astúcia, improvisació i de manera sigil·losa per aconseguir l'objectiu final.

Resulta notable la moció de reprovació que es va produir al Parlament europeu que va suposar un revés al monopoli d'Aena, quan el 2015 es va reprovar i censurar per àmplia majoria l'Estat espanyol per la situació monopolística dels ports i aeroports i se'l va instar a la modificació de les normes que són pròpies del segle XIX i que suposen un llast per al creixement econòmic. Aquesta situació a Europa només es dona a Espanya i Romania. Resulta anecdòtic destacar que votaren en contra els eurodiputats del PSOE (el PSC es va desmarcar), PP, Ciudadanos i Podemos (han llegit bé: els reformistes i revolucionaris moderns de Podemos també). Posteriorment el Govern espanyol va fer una certa modificació en la gestió i es va obrir a la participació privada del capital d'Aena, que ara cotitza a la borsa, però en canvi manté majoria en el capital i un domini absolut en la gestió centralitzada, que és una anomalia dins Europa, tret de Romania, i no accepta la privatització, que és el model europeu que impera a tot arreu.

Tot i les travetes que suporta aquest aeroport, el 2016 va ser el millor any de la seva història amb 44,1 milions de passatgers, només per darrere de Barajas amb 50,4 milions de passatgers. Molts dels passatgers de Barajas registrats ho són per ser captius, ja que procedeixen o van a Barcelona, o són d'altres aeroports de l'Estat. La *grandeur* de Madrid sembla que obligui a guanyar al preu que sigui. L'any 2016 ha estat l'any de la internacionalització de l'aeroport de Barcelona amb un creixement del tràfic internacional de l'11,2%. Un factor de creixement ha estat el fet de posar en marxa línies intercontinentals per part de companyies com IAG, American Airlines, Korean Air o Norwegian. L'empenta del sector turístic ha marcat rècords d'arribades i despesa. El pla director de l'aeroport preveu per a l'any 2025 un horitzó de 55 milions de passatgers. En aquest moment hi ha marge de creixement, ja que la T1 treballa per sota de la seva capacitat i es disposa de tres pistes.

L'elevat cost de construcció de l'aeroport de Barajas, que està sobredimensionat, i les despeses de manteniment, el fan un aeroport no rendible i de difícil amortització, cosa que afortunadament no passa amb el de Barcelona, que és el més rendible de l'Estat i realitza una alta aportació de beneficis al compte de resultats d'Aena, segons es desprèn de les dades que hem aconseguit.



Respecte a les connexions, continuem pendents de disposar del TAV (AVE), metro (línia 9 aturada) i d'un tren de rodalies que permeti la mobilitat en diferents direccions. A Madrid disposen de totes aquestes infraestructures. Resta pendent el projecte del tren llançadora de la terminal T1 fins a l'estació de Sants, que fa alguns anys que dorm en algun calaix ministerial, si bé ara sembla que serà una realitat, encara que estem habituats a les aturades i ajornaments dels projectes que decideixen a Madrid. Nosaltres només som uns convidats de pedra muts.

XARXES VIÀRIES

Autopistes i autovies

A mitjan anys seixanta el govern franquista volia iniciar la construcció d'una xarxa d'autopistes, de tipus radial i òbviament des de Madrid. El Banc Mundial va prescriure primer l'autopista de Barcelona cap a la Jonquera per sortir cap a Europa. El primer tram inaugurat el 1969 fou Barcelona-Mataró.

És prou conegut que la xarxa d'autopistes de Catalunya i les seves derivacions cap al País Valencià i Aragó s'han fet amb capital privat i la seva utilització és de pagament, que incorpora un cànon per la concessió pública, que reverteix a la Hisenda espanyola, i lògicament els usuaris contribueixen amb el preu a retribuir al capital, a atendre els costos d'explotació i el manteniment. A la resta de l'Estat s'ha fet una important xarxa utilitzant l'eufemisme d'autovies, que en realitat són també autopistes, amb la diferència que són de titularitat estatal, construïdes amb diner públic i gratuïtes per als usuaris. Aquesta situació constitueix un dels greuges més importants que hem de suportar i que crea una desigualtat de tracte, que afecta l'economia de les persones i de les empreses. Una conseqüència d'aquesta política ha suposat una deixadesa per part de l'Estat de les carreteres i autovies que corresponen a Catalunya, ja que les necessitats es cobreixen amb les vies de pagament i la manca d'inversió pública. A l'inrevés, a l'Estat espanyol, que disposa d'una magnífica xarxa d'autovies, no li calen autopistes i quan les han fetes —com ara és el cas del projecte faraònic de les radials de Madrid— acaben en fallida perquè no cobreixen cap necessitat, ja que han duplicat la xarxa i a l'usuari no li cal utilitzar l'autopista de peatge, a diferència de Catalunya. L'import monumental d'aquesta fallida l'acabarem pagant nosaltres a força d'allargar, com han fet habitualment, el període de concessió de les nostres autopistes, la majoria ja amortitzades i amb la tramesa de l'import recaptat de les nostres butxaques a la capital.

L'estructura viària és radial des del km 0 de Madrid. A Catalunya s'ha iniciat un canvi de paradigma en aquest sentit, dins el marc competencial. Un exemple el constitueix l'eix Transversal des de Girona a Lleida passant per Vic i Manresa i darrerament el tram que connecta l'interior del Bages fins a la costa del Vendrell que passa per Igualada. No tot ho fem bé, ja que precisament la decisió adoptada pel tripartit per finançar l'eix a còpia de peatge a l'ombra és un error monumental i típic de la política de puntada de

peu cap endavant. Finalment el pagament de l'obra serà 3,5 vegades superior al seu import. És el mateix que es va fer en el cas de la comissaria dels mossos d'esquadra de Sant Cugat del Vallès, que amb un cost de 2,27 milions d'euros, quan en finalitzi l'amortització el 2032 s'haurà pagat 8,45 milions d'euros. No sembla que sigui una decisió que l'haguem de qualificar de reeixida.

La situació de les carreteres de titularitat estatal que hi ha a Catalunya és deplorable, ja que no s'actualitzen al ritme que el nivell del trànsit requereix i les solucions als punts negres que requereixen solucions d'urgència s'eternitzen. La llista és molt llarga, citarem alguns casos com a exemple, que probablement són els més coneguts. A1 a NII, que teòricament hauria de ser una pomposa carretera d'entrada a l'Estat espanyol per la Jonquera, farcida de camions amb mercaderies i cotxes, hi ha un 30% dels trams que recorren Catalunya, d'un sol carril.

La variant de Vallirana, que s'ha convertit en un mal somni per als veïns avança a pas de tortuga. Unes obres de 2,4 km iniciades el 2004 tenen data de finalització per al 2019. El desdoblament de la N-340 en el tram de les Terres de l'Ebre, que experimenta un volum de circulació molt important i ha exasperat la població per l'important nombre d'accidents, resta sense data d'adjudicació. El mes de març el president del govern espanyol Sr. Rajoy, va venir a Barcelona, va organitzar un acte amb molta trompeteria i va anunciar una pluja d'inversions en infraestructures i va prometre l'arranjament dels temes pendents. De moment veiem que tot porta el mateix ritme d'abans i no s'ha vist res que presagii un canvi sobtat de tendència.



CONCLUSIONS

La manca d'infraestructures i el gran retard amb què es realitzen és un motiu alarmanent que frena una economia dinàmica i oberta com la nostra i li provoca un cert alentiment. No podem acceptar que des de Madrid decideixin per nosaltres i ens imposin uns models que de vegades no s'adeqüen a les nostres necessitats i objectius.



Les decisions polítiques que pren el govern de l'Estat són lesives per als nostres interessos. Veiem clarament un intent, ja registrat en diferents etapes històriques, de desplaçar l'activitat econòmica cap a altres territoris de l'Estat mitjançant generoses inversions que corresponen als territoris on poden produir millors rendiments i poden contribuir a incrementar el conjunt del nivell de riquesa. Així mateix s'observa un procés premeditat de descapitalització de Catalunya. Està a les mans dels ciutadans la possibilitat de dir prou i d'evitar-ho.