

Potencial econòmic de Catalunya avui (II)

written by Josep Pérez Franco | 7 de setembre de 2017

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* polits 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 quantitatius, 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 traspassada 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 decisorí 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 consegüent 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.