

Potencial econòmic de Catalunya (i IV)

written by Josep Pérez Franco | 21 de setembre de 2017

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 denunciabile 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

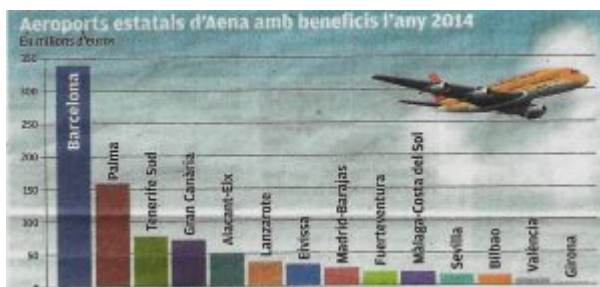
barceloní com l'any en què es van escapçar i quasi trencar les barreres que han impedit a l'aeroport barceloní del Prat d'esdevenir un *hub* intercontinental. Però no ha estat fàcil ni s'ha comptat amb el suport del govern espanyol, que de forma ostensible continua amb la seva política que Madrid sigui 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 és 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 un 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. Al 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 presagiï un canvi sobtat de tendència.



	CATALUNYA 	ESPAÑA 	COMUNITAT VALENCIANA 
Lliures de peatge:	50 %	80 %	92 %
De peatge:	50 %	20 %	8 %



CONCLUSIONS

La manca d'infraestructures i el gran retard amb què es realitzen és un motiu alarmant 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.