

# El dret de decidir, també en infrastructures

La Fundació Lluís Carulla ha editat el llibre-nadala del 2009, dedicat a les 'Xarxes de comunicació a Catalunya'. Un repàs de l'estat de les infrastructures al nostre país que constata que les millores necessàries per a continuar creixent no depenen tant dels diners com de la voluntat política de Madrid.



EFE

“Un país només és lliure si pot decidir el disseny de les infraestructures que necessita i exerceix el control de la seva gestió. Sense una bona xarxa de carreteres, autopistes, ferrocarrils, ports i aeroports, Catalunya no podrà créixer econòmicament.” La reflexió de la *Nadala 2009* de la Fundació Lluís Carulla, dedicada a l'estat de salut de les xarxes de transport de Catalunya, sembla evident. Però només per als catalans, perquè el fet és que, tot i que és tan clara, no és respectada per una administració espanyola que decideix –mentre Catalunya no sigui un estat– en bona mesura quant i com s’ha d’invertir aquí en infraestructures.

El document *Xarxes de comunicació a Catalunya*, coordinat per l'economista Ramon Tremosa, pretén donar elements de reflexió sobre les oportunitats i el futur del país a través d'aquestes infraestructures. En aquesta ocasió s’han deixat més de banda la denúncia i les llistes de greuges i s’ha apostat, a través dels escrits dels millors especialistes acadèmics del país en cada àmbit, per la definició d’infraestructures en clau global. Es tracta “d’aprofitar les oportunitats de primer nivell que ens ofereix la nova geografia econòmica, gràcies a la recuperació del valor estratègic de la mar Mediterrània en el comerç marítim mundial”.

“L’eix que vincula els països de parla catalana és l’aposta econòmica del futur”, sentència Tremosa. La relació entre creixement econòmic i creixement nacional és tan estreta que no es coneix cap exemple de país que hagi avançat nacionalment sense una bona xarxa d’infraestructures de comunicació que li permeti de desenvolupar el seu potencial econòmic. Catalunya fa anys que perd pistonada econòmica. Les infraestructures que té depenen de la voluntat de Madrid, sovint esbiaixada per una concepció radial.

**El tren de mercaderies és barat.** A l’espoliació fiscal històrica que ha rebut Catalunya –i també el País Valencià i les Illes–, s’hi afegeix un abandonament crònic en matèria d’infraestructures de transport que són responsabilitat de l’estat, tant pel que fa a la construcció com a la gestió. En aquest sentit, la *Nadala 2009* apun-



La connexió entre els ports de Barcelona i València per enllaçar amb Europa és una de les grans assignatures pendents a fi d’establir un veritable nus logístic al país.

ta, amb exemples clars, solucions a aquest col·lapse, que ja compromet el creixement econòmic del país. Un dels colls d’ampolla més perjudicials per al desenvolupament econòmic del país és el trànsit de mercaderies cap a Europa. Connectar Barcelona amb la frontera per una via d’amplada europea demana una inversió d’uns 150 milions d’euros. Una quantitat minsa si tenim en compte els beneficis que reportaria a les empreses del país.

Qüestions tan senzilles com ara permetre que els trens de mercaderies tinguin l’amplada europea i no l’espanyola, ni s’han pressupostat ni s’han planificat, perquè “no hi ha hagut la convicció pública del govern central sobre la necessitat d’aquesta infraestructura”. Ho sentència Joaquim Coello, enginyer naval i ex-president de l’Autoritat Portuària de Barcelona, a l’anàlisi que fa al llibre-nadala del 2009.

Segons Coello, aquest canvi “reduiria els costos de transport i augmentaria la capacitat de la xarxa en un 90% amb inversions mínimes, perquè implica únicament la construcció d’apartadors de l’ample europeu sobre les vies principals que permetin que els trens ràpids avancin els lents. Aquest sistema, en el trajecte Madrid-Barcelona, es pot fer amb una inversió de només 30 milions d’euros”. Tot amb tot, no desperta l’interès del Ministeri de Foment espanyol.

### La gestió del Prat, clau de volta.

En el capítol dedicat als aeroports, el catedràtic de la UB Germà Bel posa en relleu les conseqüències negatives per a la projecció futura de l’aeroport de Barcelona d’una gestió centralitzada en AENA, que no aplica criteris comercials i manté una política de radialitat absoluta a Barajas. Exposa els diversos models de gestió d’aeroports al món i argumenta per què una gestió individualitzada d’aquesta infraestructura millora l’eficiència del servei, ja que afavoreix la transparència i el finançament de les activitats corrents i de les inversions de capital. Bel destaca que a tot el món s’ha demostrat que es possible garantir la viabilitat dels aeroports no rendibles –com és el cas d’alguns de l’estat espanyol– sense que això menystingui la possibilitat que els aeroports competeixin entre si per satisfer els seus objectius de trànsit i d’atenció als interessos econòmics del territori on són instal·lats.

En aquest cas, la potencialitat de l’aeroport del Prat no depèn de grans inversions en ciment. El cost és zero, només és una qüestió de voluntat política de trencar amb un model centralista que ofega les grans infraestructures que intentin posar en perill el domini de la metròpoli. Rodríguez Zapatero s’ha compromès a presentar una proposta de gestió de l’aeroport català abans del 31 de desembre. Cal-



Des del 1967, la Fundació Lluís Carulla edita una nadala per fer reflexionar la societat.

drà veure quina és, i fins a quin punt permetrà que Catalunya dirigeixi el seu futur econòmic.

**L'aposta per la logística.** En un capítol de la nadala dedicat al sòl industrial i la localització de l'activitat productiva de Catalunya, el professor de la UB Joaquim Solà i Solà adverteix que després de les actuacions dels darrers decennis, la dotació de terreny industrial al voltant dels grans eixos viaris arriba al límit: en alguns casos, per la saturació de l'espai i en alguns altres per l'estratègia dels

municipis de mantenir un equilibri en els usos del sòl. Solà apunta en aquest sentit que la construcció de la B40, el quart cinturó, "podria comportar, a més d'una millora en la connectivitat entre polígons industrials, algunes requalificacions urbanístiques que completessin l'oferta de sòl entre els dos Vallesos. Tanmateix, aquest expert remarca que les noves implantacions s'hauran de desplaçar cada vegada més cap a comarques allunyades de l'àrea metropolitana, i també a la resta de la península i a l'estranger per vies de gran capacitat. Per a Solà, aquesta situació "pot afavorir el reequilibri productiu del país" després d'haver-se reforçat en gran manera la concentració industrial en l'àmbit metropolità durant el segle XX.

**L'eix mediterrani, imprescindible.** La connexió entre els territoris de l'eix mediterrani, interrompuda en el tram Tarragona-Castelló, tampoc no desperta l'interès de Madrid, més interessada a consolidar un eix central per sortir a Europa esquivant el pas per Catalunya que no pas a treure's la bena dels ulls per veure el potencial econòmic de l'Euram. El catedràtic de la Universitat de València Josep Vicent Boira fa la seva aportació a la nadala del 2009 amb una reflexió sobre aquest eix, que representa "la visió compartida d'un

territori compartimentat, el pols polític, econòmic, social i intel·lectual del segle XXI que farà que els pobles, en compte d'anar a remolc dels fets, els dirigeixin". Boira aporta dades econòmiques que demostren la força d'aquest eix com a pol econòmic i productiu preparat per fer de lobby a Europa. "Per tot això ens cal una nova cartografia, uns nous mapes capaços de reflectir la realitat dinàmica de l'economia, dels territoris, de les societats. I aquesta cartografia nova no serà senzillament la superposició dels límits regionals o subestats als mapes dels estats europeus", sentència Boira.

La Nadala 2009. Xarxes de Comunicació a Catalunya compta també amb les aportacions del doctor en història econòmica de la UB Alfonso Herranz, que repassa la història de les infraestructures al segle XX, i l'enginyer industrial Santiago Montero, que disserta sobre transport i energia.

Al pròleg de la nadala, l'economista Ramon Tremosa afirma que "qui regateja les infraestructures que els catalans necessitem per prosperar sap molt bé el que es fa: sense elles no hi ha creixement econòmic possible, i per tant, la llengua, la cultura i la nació catalanes entraran en decadència perquè l'economia hi haurà entrat abans".

*Gemma Aguilera*

## Breus

### Caixa Penedès i Caixa Laietana també opten per la fusió

Havien quedat desaparellades observant els moviments de la resta de caixes d'estalvis de Catalunya. Però, finalment, han optat per anar de bracet en un projecte comú. Caixa Penedès, la tercera caixa d'estalvis abans de les fusions, i Caixa Laietana, la més petita del sistema català, inicien el procés de fusió amb uns actius conjunts de 32.500 milions d'euros i una xarxa de 951 oficines, algunes de les quals es tancaran per eliminar duplicitat de sucursals.

La fusió implicarà l'eliminació de 400 llocs de feina, segons que han confirmat fonts sindicals, que desta-



Oficina de Caixa Penedès.

quen que aquesta xifra vol dir poc més d'un 10% de la plantilla de totes dues caixes. Amb tot, la unió de Penedès i Laietana no implica una gran duplicitat d'oficines, perquè totes dues es troben molt centrades als territoris d'origen, el Penedès i el Maresme.

### La saforenca Dulcesol, líder en panificació industrial

L'empresa Dulcesol, d'origen familiar i radicada a la Safor, s'ha convertit en líder en el sector de la panificació i la pastisseria industrial a l'estat espanyol després d'haver comprat la marca Casado. Amb aquesta adquisició, la firma incorpora nous productes per reforçar el seu assortiment. El preu de l'operació no se sap, però sí que s'ha fet públic que Dulcesol té previst de reforçar la compra amb un pla d'inversions per a 2010-2011 de 38 milions d'euros i a través del qual s'obriran dues noves línies de fabricació a la planta que tenen a Villalonga.