

GRAN ANGULAR

Les tisoires del govern central entren en la inversió sense patró

La Generalitat considera "prioritàries" les obres cancel·lades a Catalunya pel Ministeri de Foment, i la Cambra de Comerç de Barcelona lamenta que es penalitzin uns projectes clau per a la recuperació econòmica

FRANCESC MUÑOZ
BARCELONA

El ministre de Foment, José Blanco, ha canviat les tisoires de la inauguració de les obres públiques per les tisoires de retallar el pressupost en infraestructures. Del total de contractes d'obra nova que estan en vigor a l'Estat (885), a 199 se'ls ha modificat els terminis d'execució (una vintena a Catalunya) i 32 han estat cancel·lats (5 a Catalunya). En el transcurs de la compareixença pública on va explicar la tisorada, el ministre va explicar els criteris que havia seguit per decidir quines obres es veurien afectades i va assegurar: "Hem d'aprofitar més el que ja tenim i construir allò que veritablement és necessari, conjuminant competitivitat, racionalitat econòmica i cohesió territorial". Abundant en la qüestió de la rendibilitat, Blanco va dir que les mesures posades en marxa havien de "permetre treure el màxim partit a cada euro que s'inverteixi des del grup Foment i reduir així mateix la despesa corrent i de funcionament". Però ¿és així?, ¿les obres cancel·lades a Catalunya són redundants, poc competitives o menys importants amb criteris de cohesió territorial?

Si fem cas de les reaccions del govern català, dels experts o d'entitats econòmiques com la Cambra de Comerç de Barcelona, la resposta és no. "Catalunya surt ben parada en comparació amb altres comunitats -ha assegurat el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal-. Això no és contradictori amb el fet que les cinc obres rescindides són considerades totes cinc d'alt valor estratègic".

IMPACTE. Del mateix parer és el professor de política econòmica de la Universitat de Barcelona Xavier Fageda, que recorda que les vies anul·lades tenen un impacte directe sobre l'economia. Es tracta de l'enllaç entre l'autovia del Baix Llobregat i l'autopista AP-7, la variant de Valls i Mont-

LES OBRES CANCEL·LADES

1 AUTOVIA A-2. L'obra afectada correspon al tram de la carretera entre les localitats de Medinyà i Orriols, al Gironès.

2 AUTOVIA A-14. El tram afectat és el que s'ha de construir entre Lleida i Rosselló. Es preveu la licitació per CPP.

3 ENLLAÇ CASTELLBISBAL. Connexió viària entre l'autovia del Baix Llobregat i l'autopista AP-7 a Castellbisbal.

4 AUTOVIA A-14. Autovia entre les poblacions de Rosselló i Almenar, prevista la licitació segons CPP.

5 AUTOVIA A-27. La retallada del ministeri també afectarà el tram de l'autovia de la variant Valls i Montblanc.

blanc, el tram de l'autovia A-2 entre Medinyà i Orriols i dos trams de l'A-14 entre Lleida i Rosselló i Rosselló i Almenar. "Són vies que afavoreixen la descongestió del tràfic de mercaderies, les que arriben o les que surten dels nostres ports", explica Fageda, que nega que els criteris que s'han seguit siguin els de rendibilitat. "Malgrat el que es proclama, la sensació que fa és que la inversió en infraestructura no està guiada per pautes d'impacte econòmic -insisteix-. En èpoques d'excedents potser no és tan important com ara, que s'ha de racionalitzar la despesa". En aquest sentit, el professor de la UB es pregunta per la rendibilitat real d'inversions com la de l'aeroport d'Alguair, l'estació de la Sagrera o les línies d'alta velocitat. "Hi ha obres que no s'aturen perquè són més mediàtiques, en canvi com que el transport de mercaderies és menys visible, es prefereix retallar per aquí", es lamenta.

Tampoc no sembla que la selecció de les obres sacrificades hagi

tingut en compte la necessitat de renovar les bases del nostre model de creixement. En la recent presentació de l'estudi de conjuntura econòmica de la Cambra de Barcelona -que reflecteix que la recuperació econòmica a Catalunya s'està sustentant en la indústria i el sector exterior-, el president de la institució, Miquel Valls, va lamentar la miopia del govern central en castigar el Cor-

Projectes amb menys incidència però més mediàtics s'han salvat de la retallada

redor Mediterrani de mercaderies. Va recordar que en aquest territori hi ha els principals ports de l'Estat i pols d'activitat, com el turisme, i que cal afavorir el drenatge d'aquesta regió: "La taxa de recuperació de la inversió en aquest territori és d'una rendibilitat extraordinària. Un euro invertit aquí té un retorn com en cap altre indret", va dir Valls.

CRIDA. La Cambra de Comerç torna a fer de les infraestructures la pedra de toc de les seves reivindicacions. Més enllà de voler discutir quines infraestructures s'han de fer i quines no, l'entitat fa una crida per tal que l'estat concentri els seus esforços de contenció en el consum públic i no toqui els diners pressupostats per a l'obra pública. La Cambra justifica la seva postura basant-se, precisament, en l'impacte de les infraestructures en un moment que cal reforçar la recuperació econòmica. Recollint les conclusions d'un estudi universitari encarregat pel departament d'Economia i Finances, Miquel Valls va assegurar que si se sacrifica la inversió, el cost acumulat en termes de producte interior brut (PIB) serà 1,5 punts fins a l'any 2015, si se suma la retallada prevista per a aquest any i per al 2011.

En canvi, si l'ajust es fa per la via de la despesa corrent de l'admini-



Accessos i obres de la carretera cap a Montblanc. LOLO GARCÍA

LES XIFRES

1.533 M€

Inversió pendent

L'estat ha deixat d'invertir a Catalunya entre 2007 i 2010.

1,5

Impacte de la menor inversió

La retallada reduirà el PIB 1,5 punts acumulats fins al 2015.

nistració (reducció de les plantilles de funcionaris, reunificació de ministeris, etc.) l'impacte seria només de tres dècimes del PIB.

Basant-se en aquestes dades, la Cambra va refusar que la retallada es concentri en la inversió i va demanar que les polítiques de contenció s'orientin cap al consum públic.

Anant més enllà en les reivindicacions, el president Miquel Valls va recordar que la sentència del Tribunal Constitucional sobre l'Estatut no modifica el pacte entre els governs català i espanyol sobre el dèficit acumulat en in-

fraestructures per part de l'estat a Catalunya. Basant-se en els càlculs elaborats per la mateixa institució econòmica, les inversions pendents d'assignar en el període 2007-2010 sumen una xifra de 1.533 milions d'euros. Valls va dir que aquesta quantitat no s'ha de veure afectada per la retallada pública en infraestructures perquè responen a un dèficit pendent de saldar. El president de la Cambra va ser especialment crític amb els projectes pressupostats però no assignats, problema que va qualificar de "malaltia crònica" i va fer una crida a la Generalitat perquè reclamés al govern de l'Estat el compliment dels seus compromisos. En concret, la Cambra demana que els 1.533 milions d'euros siguin inclosos en els pressupostos de l'Estat per al 2011.

D'altra banda, el Ministeri de Foment ha anunciat que de les cinc obres aturades a Catalunya, dues (els dos trams de l'A-14) es reprendran segons la fórmula de la col·laboració pública privada (CPP). El finançament corre a càrrec de l'empresa que executa l'obra i l'estat ajorna el pagament uns anys.