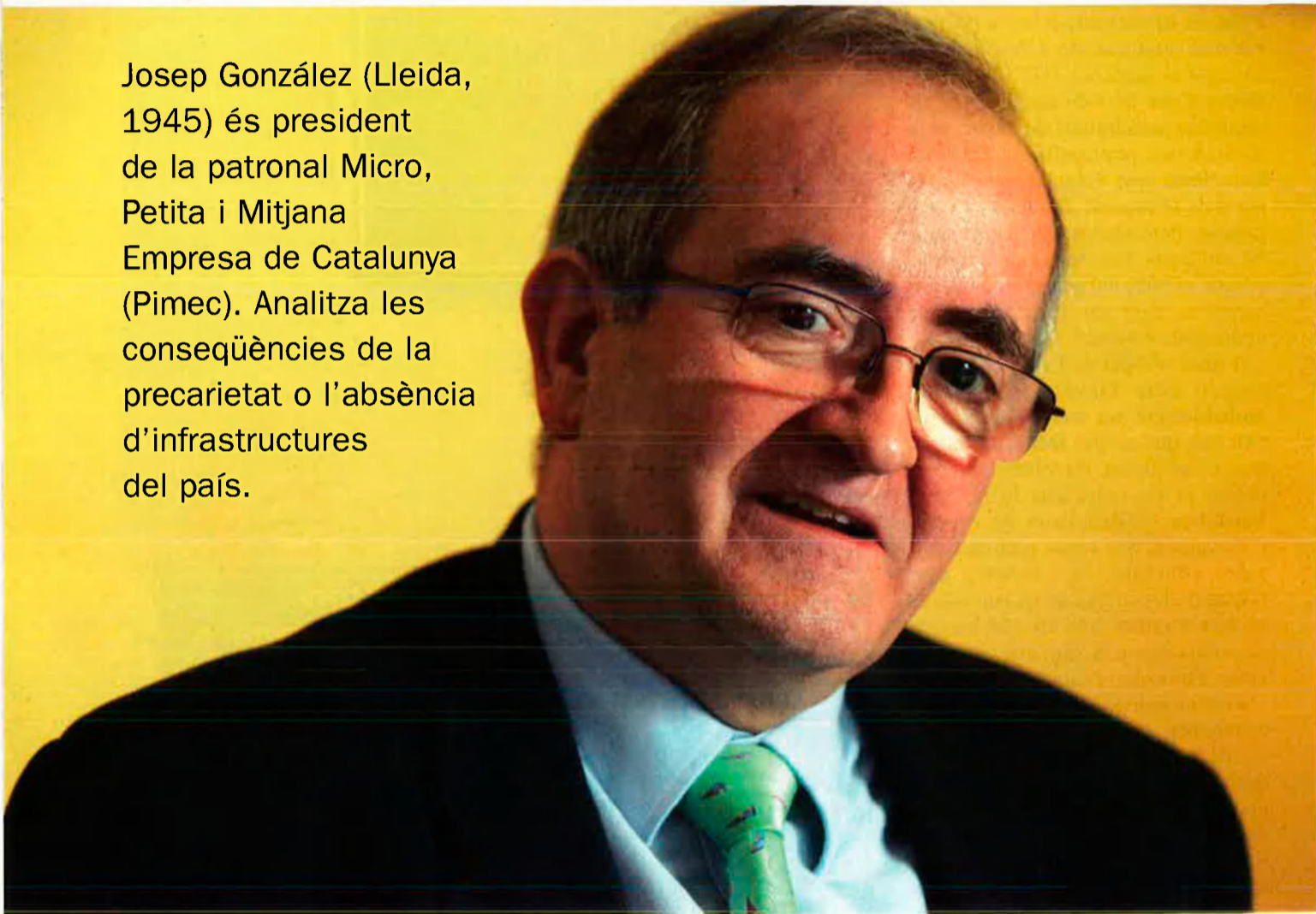




Josep González (Lleida, 1945) és president de la patronal Micro, Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (Pimec). Analitza les conseqüències de la precarietat o l'absència d'infraestructures del país.



JORDI PLAY

### Quin és l'estat de salut del mapa d'infraestructures de transport de Catalunya?

—Tenim un retard crònic en l'execució d'infraestructures vitals per a Catalunya. Hi ha infraestructures bàsiques que s'han retardat molt, començant pel TGV. L'anunci que ara trigaran tres anys més a fer-lo arribar a la frontera és una burla del ministeri de Foment cap al ciutadà i cap al govern català, i també cap a les empreses constructores, que ja han demostrat la capacitat per fer la feina ben feta. Ara no se'ls pot dir que per millorar la seguretat hem de retardar-ho tres anys: això no té cap sentit.

—Indirectament, Foment culpa del retard les protestes d'alguns ciutadans i formacions polítiques pel pas del TGV sota la Sagrada Família.

## “Amb el TGV, Foment s'ha burlat dels ciutadans i del govern de Catalunya”

—Des de Catalunya hem de procurar no posar-hi més entrebancs, no dubtar encara d'on ha de passar el TGV. Crec que hem de fer l'esforç d'anar tots a una i no donar peu a més excuses perquè Foment retardi l'obra.

—Suposant que efectivament el 2012 hi hagi feta la connexió amb la

frontera, s'hauran resolt tots els mals del país pel que fa a la mobilitat?

—En absolut. Aquesta és una de les infraestructures importants, però tenim més problemes. Hi ha la carretera B-40, de la qual ja s'han licitat uns quants trams, però també ha sofert un endarreriment considerable. Tenim també una altra qüestió cabdal: els ac-

cessos i sortides del port de Barcelona i la connexió ferroviària i viària cap a França. Recordem, per exemple, que el grup Volkswagen, si tinguéssim una via d'amplada europea, estaria disposat a canalitzar pel Port de Barcelona els vehicles fabricats a Àsia, per distribuir-los a Europa.

**—Quines repercussions té en el món empresarial no disposar d'unes infraestructures adients tant internament com de connexió amb Europa?**

—Les infraestructures són una eina bàsica de reequilibri territorial d'un país, i ja s'ha vist que quan en construeixes una que connecta, per exemple, Barcelona amb Cervera, aquesta zona experimenta un desenvolupament notable i la fa atractiva perquè les indústries s'hi instal·lin tan bon punt les distàncies s'han escurçat. Per una altra banda, és un reactiu important per a la nostra economia en general i per al teixit empresarial del país.

**—Per tant, les deficiències o l'absència d'infraestructures han perjudicat el creixement econòmic de Catalunya?**

—Ens han causat dificultats en l'activitat diària. El sistema ferroviari hauria de ser una alternativa al transport per carretera. I, si es fa ben fet, és una alternativa molt més econòmica per al sector industrial. Pensem en les dificultats que hi ha per a anar de Barcelona a Castelló i València: no tenim eix ferroviari. Dos eixos que poden ser els més importants de l'estat espanyol, Catalunya i València, no tenen una xarxa ferroviària en condicions, ni de passatgers ni de mercaderies. Això, sens dubte, té conseqüències econòmiques.

**—Hi trobeu cap explicació política, a aquesta desconexió entre Catalunya i el País Valencià, o és una qüestió de viabilitat tècnica? Encara no hi ha cap estudi projectat per a resoldre el coll d'ampolla d'aquest tram.**

—Durant molts anys hi ha hagut un distanciament d'interessos entre el País Valencià i Catalunya, probablement perquè hi han governat formacions polítiques diferents i perquè des de Madrid s'ha donat prioritats al País Valencià, per coincidències de color polític. Això, afegit a més circumstàncies que desconec, ha portat a una situació en què aquesta desconexió és

un handicap per al desenvolupament econòmic d'aquests territoris. Des de Pimec defensem el projecte Fermed, que reclama un ferrocarril de mercaderies des d'Algesires fins a França, que beneficiaria tota la costa mediterrània. El 40% del tràfic de mercaderies es fa entre el País Valencià i Catalunya, i no estem ben comunicats. És una errada greu, i l'explicació no és que no hi hagi hagut propostes, sinó que no hi ha hagut interès de treballar en comú les dues comunitats autònomes.

**—El fet que a Espanya hagi governat el PSOE o el PP en etapes successives, ha portat a un canvi d'orientació respecte a la inversió en infraestructures a Catalunya, o bé el color polític no hi té res a veure?**

**“Pot ser que d'aquí a uns anys hi hagi diners per a invertir, però no projectes per a executar”**

—Hi ha hagut decisions polítiques de tots els colors que han impedit que tinguem les infraestructures necessàries. No voldria carregar només contra el PP, perquè coses que han passat i que no han estat bones per a Catalunya han estat dirigides per un govern socialista. Aquí hi ha hagut un desinterès de prendre decisions a l'altura de la potència econòmica de Catalunya i el País Valencià. Ni PP ni PSOE no han mostrat l'interès que el nivell de l'economia catalana requeria. Fa anys, amb l'excusa que s'havien de reequilibrar els territoris de l'estat espanyol, es va determinar la quota d'aportació de Catalunya a la caixa de l'estat i es va considerar que Catalunya era una de les comunitats que havia d'aportar diners perquè unes altres es poguessin desenvolupar. Això, afegit a les categories que fa Europa sobre els territoris que reben més o menys fons, ha fet que durant molts anys Catalunya hagi estat clarament transvasadora de fons a uns altres territoris. Tot plegat s'ha utilitzat com un pretext per deixar abandonat el pla d'infraestructures que han de menester Catalunya i el País Valencià. Penso

que és més una decisió política que no pas una raó justificada, i a la llarga afectarà el conjunt de l'economia.

**—Als successius governs de Catalunya els ha faltat fermesa per a defensar a Madrid els seus interessos?**

—Crec que la fermesa de Catalunya també ha depès de les possibilitats polítiques que ha tingut; de vegades n'ha tingudes i de vegades no. Ha estat més una manca de voluntat dels governs espanyols que no pas una qüestió de fermesa de Catalunya. Estic segur que l'executiu de José Montilla fa tots els passos que pot per posar remei a aquesta situació. Però parlem d'un dèficit històric, que no es resol en un dia; trigarem molts anys a veure-hi millores.

**—Als pressupostos de l'estat d'enguany, la inversió que correspon a Catalunya és del 13,9%, lluny del 18,85% que hi correspondria segons l'Estatut. També és una burla, com deieu respecte a l'endarreriment del TGV?**

—Una part es deriva dels criteris de càlcul de les infraestructures, i aquí hauríem de deixar un cert marge d'interpretació. Però, igualment, no crec que puguem parlar d'un canvi fort de tendència. Jo no ventaria les campanes perquè el PSOE hagi fet un gran tomb respecte al PP respecte al suport a grans infraestructures. Això s'haurà de veure, perquè un 13,9% d'inversions no ens pot portar gaires alegries.

**—Sou pessimista, doncs?**

—Potser no és tant una qüestió de disponibilitat de diners, sinó de capital humà. El ministeri de Foment a Catalunya té una xarxa de tècnics molt fluixa. I això pot fer que en el futur ens manquin projectes per a executar. Fer una infraestructura vol dir estudiar-la, dissenyar-la, treballar-la i executar-la. És un procés que dura uns set o vuit anys si tot va bé. Però si no hi ha prou tècnics, poden passar dues coses: que no es creïn prou projectes o que els que es creïn no siguin prou convincents. I aleshores ens trobaríem que d'aquí a uns quants anys, encara que hi hagi diners, no hi hagi projectes preparats per a executar. Ara no passa, perquè hi ha prou projectes endarrerits o engegats per a gastar-se els diners que arribin...

*Gemma Aguilera*