

Sense ni un cèntim i endeutats fins al coll



El conseller d'Economia del Govern de les Illes Balears, Carles Manera.

Els partits d'esquerra, a l'oposició durant la legislatura passada, ho denunciaren una vegada i una altra. Asseguraren que la gran quantitat d'infraestructures i més iniciatives —com l'engegada d'IB3— que portà a terme el govern de Jaume Matas implicaven necessàriament un excés de deute que, a parer d'ells, hipotecava el futur. El PP i el govern negaren reiteradament l'acusació, que titllaven d'exagerada i que asseguraven que responia a l'enveja del PSOE, PSM i EU-Verds per la gran quantitat de "realitzacions" que el gabinet era capaç de fer. Era una legislatura que Matas anomenà *de les solucions* i que contrastava, segons ell, amb el "no fer res" del govern anterior, el del pacte de progrés (1999-2003). Ara s'ha sabut amb exactitud quin és el deute que ha heretat la nova majoria governamental de centre-esquerra: 2.742 milions d'euros,

El nou govern de les Illes s'ha trobat amb un deute impressionant que equival gairebé al pressupost d'un any.

l'equivalent al pressupost actual de tot l'any.

Deute immens. La primera tasca del conseller d'Economia, Carles Manera, ha estat esbrinar l'estat de la situació dels comptes autonòmics. Els pitjors auguris s'han complert. Més ben dit, han estat àmpliament superats per la realitat. "Una mica de deute és normal, no passa res. Fins i tot un deute considerable es pot entendre. Tanmateix, ens hem trobat amb un deute enorme, descomunal", sentencià Manera, a la conferència informativa després del consell de govern del divendres 20 de juliol.

L'alegria de Matas en la despesa

no tingué fi. Això semblen indicar les dades que es van trobant els nous governants. Fidel a una manera de fer política molt peculiar, l'ex-president fins i tot autoritzà el pagament, després de les eleccions, d'1,2 milions a l'arquitecte Santiago Calatrava pel pre-projecte d'un palau de l'òpera al moll vell de Palma. Una obra que, si s'hagués de fer, valdria uns 90 milions d'euros. Naturalment, no es farà. Però el pagament d'aquesta quantitat tan generosa per al pre-projecte no es pot evitar. Un altre exemple de com es despengueren els diners és el metro de Palma, que enllaça el centre de la ciutat amb el campus universitari. Són uns dotze quilòmetres que han costat

aproximadament 90 milions. L'oposició qüestionà que calgués engegar una obra com aquesta i demanà que el govern avalués la possibilitat de construir tot el tram per la superfície, és a dir mitjançant un tramvia i no pas un metro, que implica que una part del recorregut és subterrani i, per tant, el cost es dispara a causa de la complexitat de l'obra i de l'ús de la tuneladora, una màquina molt cara. El govern va fer el sord als avisos de l'oposició. Era una obsessió de Matas. Volia fort i no et moguis un metro perquè "Palma és una capital moderna i serà de les poques de tot l'estat espanyol que tindrà metro". Així doncs, dugué endavant el seu projecte personal. Sense escoltar cap requeriment de prudència en la despesa. Imposant la seva idea fins i tot a la batllessa de Palma, Catalina Cirer, també del PP. El resultat, una despesa de 90 milions que, a més, encara té pendent de sumar-hi els diners corresponents als detalls d'acabament i a les errades en la construcció de l'estació central de Palma –pressupostada al marge. Tot això ho haurà d'assumir la nova majoria de l'ajuntament de la capital, presidida per Aina Calvo.

I així pertot. Foren quatre anys de gastar diners sense mirar prim, però sense tenir-ne, de diners. Aleshores, és clar, calia acudir a "solucions imaginatives", com li agradava de dir a l'ex-president. Ço és: per iniciar les obres de l'hospital de referència balear, a la finca de Son Espases, a Palma, el govern usà un mètode de cessió de gestió durant trenta anys com a part del pagament, amb la qual cosa no havia de pagar tot de cop ni endeutar-se. Però resulta que el nou govern no vol l'hospital a la zona, tal com van prometre els partits que ara manen, que feren seva la reivindicació de veïns i plataformes contràries a l'obra. I es troba que el mètode d'adjudicació li hipoteca la capacitat de maniobra. L'altre sistema de finançament usat pel govern Matas va ser el deute, al qual va recórrer molt sovint.

El conseller d'Economia, Carles Manera, explicà que dels 3.000 milions de deute, 386 corresponen a les carreteres i 586 al finançament de la sanitat i l'educació. El govern del PP comptabilitzava als pressupostos les partides

anuals que preveia ingressar de l'estat en concepte de carreteres i –pel que fa al segon cas– del "deute històric" de l'executiu central. Però resulta que el primer conveni de carreteres va ser denunciat pel gabinet de Zapatero i, per tant, aquells ingressos són, a parer de Manera, "ficticis"; igual com ho són els segons, perquè "mai no s'ha reconegut tal deute històric". La conseqüència de tot plegat és que el deute s'anava engreixant progressivament.

Aquest món de ficció i alegria en què

negociarà amb Madrid la *lleï d'or*, és a dir la possibilitat que el Ministeri d'Economia espanyol doni permís perquè el govern s'endeuti per uns 130 milions més, que permetin de pagar les inversions en carreteres ja fetes i destinar uns 65 milions a ampliar les línies ferroviàries a Mallorca. Són despeses imprescindibles a curt termini, que afecten una de les promeses electorals bàsiques dels partits signants del pacte de centre-esquerra: l'aposta pel transport públic.



La construcció d'autopistes per part del govern de Jaume Matas no tan sols va aixecar protestes socials, sinó que va endeutar greument l'administració balear.

va viure el govern Matas era exemplificat amb els famosos 2.500 milions d'euros que assegurarà que el nou Estatut aportaria de forma automàtica, provinents de Madrid. El conseller Manera recordà que "aquesta quantitat no és escrita enlloc del nou Estatut; és una simple llegenda urbana".

I ara? La capacitat de despesa del nou govern es troba seriosament afectada, després d'haver trobat aquest deute tan gran. Així i tot, Manera explicà que l'executiu "no demonitza" el deute perquè és la via necessària per a fer obres que van en benefici dels ciutadans. Tanmateix, reconegué que "la situació heretada no és bona", si bé "cercam vies per executar els projectes que ens hem marcat". Això sí, deixà clar que no poden continuar com fins ara, perquè en algun exercici econòmic el deute havia crescut del 36%. De forma immediata, Manera

Per una altra banda, el conseller d'Economia del govern de les Illes anuncià que tot d'una es posarà a negociar amb l'executiu de Zapatero totes les vies possibles perquè Madrid assumeixi el finançament de la resta d'obres i serveis que s'hauran de fer i continuar prestant. En carreteres, per exemple, intentaran negociar inversions suplementàries i, si s'aconsegueix, no es descarta de retirar la demanda que fou interposada pel govern Matas contra el gabinet de Zapatero per no haver pagat les inversions a les autopistes.

Les *solucions imaginatives* hauran de ser posades en pràctica, però en un sentit diferent, pel nou executiu balear si vol encarar aquesta situació tan dolenta, perquè la *imaginació* desbordant de l'ex-president ha deixat la caixa fort illenca plena de teranyines i, cosa pitjor, de deutes.

Miquel Payeras