

Blanco crea suspens adicional



El ministre espanyol de Foment, José Blanco. PSOE

La retallada de Rodríguez Zapatero, segons el ministre Blanco, no incomplirà la disposició adicional tercera de l'Estatut de Catalunya. Però hi ha la incògnita si el govern espanyol podria restringir obra pública per una altra via.

La retallada de les inversions en infraestructures anunciada pel govern de José Luis Rodríguez Zapatero afectarà “totes les comunitats”, segons que va dir el ministre espanyol de Foment, José Blanco. Era una manera de dir que també afectaria el Principat, tot i la disposició adicional tercera de l'Estatut, que preveu que la inversió en aquest àmbit a Catalunya respecti el mateix percentatge que el PIB català aporta al PIB estatal (18,8%). Blanco, en resposta parlamentaria a una qüestió

formulada per Esquerra, va assegurar que, malgrat les retallades, no s'incomplirà l'esmentada disposició adicional tercera perquè es respectarà el percentatge estipulat en la llei referendada pels catalans.

“Naturalment –digué Blanco– que a Catalunya es complirà la disposició”, digué, i afegí que “si hi ha menor inversió per l'ajustament, les conseqüències seran també de menor inversió a Catalunya, encara que mantinga el percentatge que estableix l'Estatut d'acord

amb el PIB”. S'invertirà menys a tot arreu i menys també a Catalunya, però sense oblidar el 18,18%.

El criteri anunciat per Zapatero a l'hora de retallar projectes d'infraestructures és acabar aquells que hi ha començats i són prioritaris, amb una menció expressa del TGV València-Madrid. Caldrà veure si alguns projectes ben començats a Catalunya, com ara l'estació del TGV de la Sagrera, són també prioritaris o si la magnitud de les obres –la Sagrera s'acabarà el 2016 si el vent bufa a favor– els convertiran en secundaris.

En la compareixença davant la Comissió de Foment, el ministre José Blanco va dir que s'endarreriria un any la construcció d'infraestructures de ferrocarril i carreteres. Però encara ha de concretar quines seran les prioritats. A la comissió de Foment, Blanco només va avançar que “el pla de rodalia de

Catalunya és fonamental, com també l'accés ferroviari al port de Barcelona".

Després de la retallada pressupostària, una altra iniciativa de Blanco pren rellevància. A fi de continuar fent obra pública sense engreixar l'actual deute de l'estat, el ministre de Foment impulsarà el seu projecte de col·laboració entre l'administració pública i el sector privat per a construir ara i pagar després, a partir del 2014, quan l'economia, previsiblement, s'haja recuperat. Blanco ja va presentar el mes passat aquest pla d'infraestructures i transport que preveia 17.000 milions d'euros en xarxes viàries i de ferrocarril (5.000 per carreteres i 12.000 per vies de tren). La idea de Blanco és que les empreses concessionàries financen les obres –almenys un 20% de la inversió inicial–, uns diners que l'estat no retornarà fins el 2014, quan els usuaris començaran a pagar un cànon per aquestes obres. El compromís de Blanco és que els bancs no exigiran avals a les empreses constructores –es diu que hi col·laboraran el Banc de Santander, el BBVA, “la Caixa” i Caja Madrid, tot i que no s'ha confirmat oficialment– i que les adjudicatàries també podran beneficiar-se d'ajudes del Banc Europeu d'Inversions i l'Institut de Crèdit Oficial (ICO). Aquesta estratègia permetria l'avenç en la construcció d'infraestructures però no engreixaria el deute públic almenys durant dos anys.

La qüestió és si la inversió total en aquestes obres, que lògicament no entraran en els pressupostos de l'estat del 2011 o el 2012, també seran respectuo-



EL TEMPS

La retallada pressupostària anunciada pel govern espanyol pot perjudicar molt les indústries farmacèutiques, sobretot les petites i mitjanes, localitzades principalment al Principat.

ses amb la disposició addicional tercera de l'Estatut, que precisament té validesa només fins el 2012: és a dir, si un 18% del capital invertit el 2010 o el 2011 en aquestes obres cofinançades pel capital privat serà destinat a infraestructures dins del territori del Principat.

El catedràtic d'economia de la Universitat de Barcelona Germà Bel, espera que “el govern espanyol no tingui la temptació d'interpretar que aquestes obres no resten subjectes a la disposició addicional tercera, cosa que seria un frau de llei com un gratacel”. Per a Bel, l'Estatut és clar i no seria legítim que el govern espanyol l'incomplira amb aquest pla d'infraestructures i transports.

Ara per ara, Blanco no ha fet res més sinó crear enjòlit sobre les obres que definitivament es faran realitat –o avançaran– en el termini de dos anys i si veritablement es complirà estrictament la disposició addicional de l'Estatut.

Les farmacèutiques catalanes, més afectades. La retallada del govern espanyol afectarà també el sector farmacèutic si es compleix la baixada de preus de medicaments la patent dels quals encara és vigent per tal d'estalviar 1.050 milions d'euros. Però la patronal del sector, Farmaindustria, ha alertat que si es fa realitat aquesta ame-

Una coproducció de:

CCCB
Generalitat de Catalunya
Departament de Cultura
i Mitjans de Comunicació

Mitjà patrocinador:

el Periódico

CCCB
Montalegre, 5 - 08001 Barcelona
933 064 100 - www.cccb.org



Port de Barcelona.

naça, moltes empreses farmacèutiques mitjanes i petites entraran en crisi, i la majoria –per les característiques del teixit empresarial– seran catalanes. La patronal considera que podrien tancar un 30% de les empreses –que en xifres absolutes serien unes cinquanta– i que les fallides podrien arrossegat a la desocupació unes 5.000 persones del sector, però també 15.000 més d'empreses auxiliars que es beneficien de la vitalitat del sector farmacèutic. El Principat concentra el 60% de les empreses i la pèrdua d'ocupació directa a Catalunya podria ser de 3.500. Per això Farmaindustria demana que la Generalitat prengui mesures que esmorresquen l'impacte.

Segons el president de Farmaindustria, Jesús Acebillo (Novartis), les mesures del govern espanyol afecten una indústria que acumula el 20% del R+D del total de la indústria estatal –i l'R+D sembla la recepta més lògica per a sortir-se'n ara i en un futur–, però també faran fugir les grans empreses multinacionals que s'han establert a l'estat espanyol. Aquesta deslocalització, lògicament, podria agreujar encara més el futur del sector, que ja es va trobar afectat per mesures restrictives el mes de març passat: aleshores l'executiu espanyol va prendre mesures que impliquen la reducció de la despesa estatal –i dels guanys del sector– de 1.500 milions d'euros.

Àlex Milian

Núvols sobre l'eix mediterrani

L'anunci del ministre espanyol José Blanco que les obres públiques d'infraestructures es retardarien un any pel cap baix obri tot d'interrogants sobre el futur de l'arc mediterrani ferroviari. El tram entre Castelló-Tarragona, el més endarrerit però també el més necessari, podria ser el més perjudicat.

Diu la cançó de Raimon que “quan creus que ja s'acaba torna a començar”. I sembla que a l'arc mediterrani ferroviari hi ha passat això. L'anunci del ministre espanyol de Foment, José Blanco, que totes les obres públiques en infraestructures tindran “un retard mitjà d'almenys un any” ha caigut com una galleda d'aigua freda, ara que la consecució d'un eix ferroviari de primera per a passatgers i mercaderies per a tot l'Arc Mediterrani semblava més a prop que mai. Les peces que els cinc darrers anys s'havien anat encaixant per completar aquest trencaclosques sembla que tornen a canviar de posició i obliguen a reconsiderar-ho tot de nou. “Reprogramació”, en va dir el ministre al Congrés dels Diputats.

Amb tot, saber fins a quin punt la retallada d'inversions afectarà l'Arc Mediterrani és –si més no a l'hora de tancar aquesta edició– impossible. EL TEMPS s'ha posat en contacte amb el Ministeri de Foment espanyol per saber quines infraestructures i de quina manera es trobaran afectades per l'anunci de Blanco, però no n'hem rebut cap informació. Els detalls, doncs, no se sabran fins les setmanes vinents i, per tant, queden en suspens totes les previsions i es posen en quarantena els calendaris amb què hom havia treballat fins ara. De tota manera, les paraules contundents de Blanco a la comissió de Foment del parlament espanyol no fan preveure res de positiu: “Ajornarem

noves licitacions, demorarem terminis d'acabament d'obres, suspendrem temporalment actuacions i, fins i tot, anul·larem contractes en execució.”

L'anunci de Blanco podria retardar la consecució de la connexió en altes prestacions ferroviàries de tot l'Arc Mediterrani. Ara com ara, hi ha tres trams en construcció que, d'acord amb les paraules del ministre, potser ajornaran la data d'inauguració (vegeu mapa). Els trams afectats són: Barcelona-Perpinyà, previst en principi per al 2012; Alacant-València, amb la mateixa data; i València-Castelló, que havia d'entrar en funcionament el 2014. Com que les obres dels dos primers trams ja són en execució i prou avançades, tot apunta que el ramal de connexió entre Alacant i Elx i el tram de València i Castelló –que encara no han entrat en fase d'execució– són els que es trobaran més perjudicats. Respecte a aquest darrer, era previst que les obres començaren l'últim trimestre d'enguany. En l'actualitat, segons que va explicar Blanco el mes passat, les obres de construcció de les plataformes de tots els trams d'aquesta línia ja han estat licitats per un import global de 770 milions d'euros. Les actuacions havien de crear o mantenir 20.000 llocs de treball.

Una reprogramació dolorosa.

Amb tot, la part més dèbil del trencaclosques és un poc més al nord, a l'enllaç –històricament complicat– entre