

La declaració del corredor mediterrani com a prioritari és celebrada com un èxit tant al Principat, com al País Valencià, com a les Balears. Ho és?

—En el terreny conceptual hi ha canvis: en un mapa on només hi havia el corredor central, ara s'hi afegeix el corredor mediterrani i alguns més. Des de la setmana passada, el corredor central ja no és l'únic i això significa que els qui planifiquen les infraestructures són conscients que amb la idea de la radialitat no n'hi ha prou.

Ara bé, en el terreny pràctic, com que s'han definit tantes prioritats, no queda realment clar quines són les prioritàries. I les prioritats són com un forat: com més hi escarbes, més cosa en surt. Cal tenir en compte que vivim en un context de crisi i això farà que les inversions en infraestructures durant aquests anys vinents hagin de ser més baixes. No és realista de preveure més inversió en ferrocarrils que a la dècada meravellosa. Una bona recomanació seria fer èmfasi en mercaderies i no parar tanta atenció en els viatgers, perquè en els projectes que s'han presentat es confon tot. Cal posar l'èmfasi en allò que és productiu i deixar de banda allò que no ho és. Els diners que s'ha dit que es gastaran no es gastaran.

—**No és, doncs, una correcció a l'Espanya radial?**

—Podríem dir que hi ha hagut una esmena al mapa, però l'essència no ha canviat. Madrid, tot i no ser una comunitat rellevant per al transport de mercaderies a l'àmbit europeu, continua essent la ròtula de les comunicacions a la península.

—**No us els creieu, doncs, els 51.000 milions d'euros que diu Blanco que hi invertiran d'ací al 2020?**

—51.000 milions en vuit anys és més que la quantitat que s'ha gastat en ferrocarril en tota la dècada meravellosa. Tots els experts estan d'acord que els anys vinents no es podrà gastar tant com fa uns anys. De fet, això és del tot impossible.

—**El ministre Blanco diu, això no obstant, que els 51.000 milions representen només el 0,7 del PIB. Assegura que és una xifra assumible.**

—Jo només constato que és més que no s'ha gastat en ferrocarril en l'època meravellosa en tots els projectes de TGV. Que un 0,7% del PIB és una xifra assu-

“L'essència de l'Espanya radial no ha canviat”



JORDI PLAY/ARXIU

Gèrma Bel (les Cases d'Alcanar, Montsià, 1963) és catedràtic d'economia de la Universitat de Barcelona i autor del llibre 'Espanya, capital París'.

mible? En sanitat es gasta més i ara es retalla. L'únic que dic és que els comptes que s'han fet indiquen que gastarem més que no s'ha gastat en AVE quan no hi havia crisi. A partir d'aquí, cadascú pot avaluar si aquesta perspectiva és raonable o no.

D'una altra banda, estic segur que la Unió Europea no aportarà més de 5.000 milions o 6.000 milions per a les infraestructures espanyoles. El fet que hagin triplicat els corredors prioritaris no vol dir que es tripliqui l'ajut previst.

Serà la mateixa quantitat a repartir entre més eixos. Només passarà que si es fan tots els eixos baixarà el percentatge de cofinançament.

—**El govern espanyol ha dit que algunes d'aquestes infraestructures podrien finançar-se amb la participació de la iniciativa privada.**

—Només es podria fer en aquells eixos que són rendibles, tret que donin subvencions a la iniciativa privada, amb la qual cosa tornem a la situació inicial. La majoria de xarxes prioritàries que s'han dibuixat al mapa no són rendibles.

—**En canvi, el corredor mediterrani, segons les cambres de comerç, té un retorn de l'11%.**

—En bona part de l'itinerari és una infraestructura rendible.

—**Aquest partenariat públic-privat pot tenir contrapartides per als usuaris?**

—No, és negatiu mantenir una situació en què s'estrangula el transport ferroviari. A partir d'aquí, la cosa raonable és que si hi ha un pla d'inversions públiques, els diners vagin a parar allà on són productius. Em fa por que això no sigui així i que al final siguin els usuaris que l'acabin pagant.

—**En quina posició queda Saragossa, que fins ara havia reivindicat molt fortament la travessia central dels Pirineus i que ara s'ha quedat sense el túnel que havia de travessar la serralada?**

—L'eliminació del túnel no canvia res, perquè encara que s'hagués fet la travessia central no hi hauria hagut trànsit. De fet, era clar que passaria això que ha passat perquè ja al juny el ministre francès va dir que ells no tenien cap interès en aquella connexió. Així doncs, Saragossa, com fa un any, té moltes possibilitats d'esdevenir un dels grans centres logístics d'Espanya.

Violeta Tena