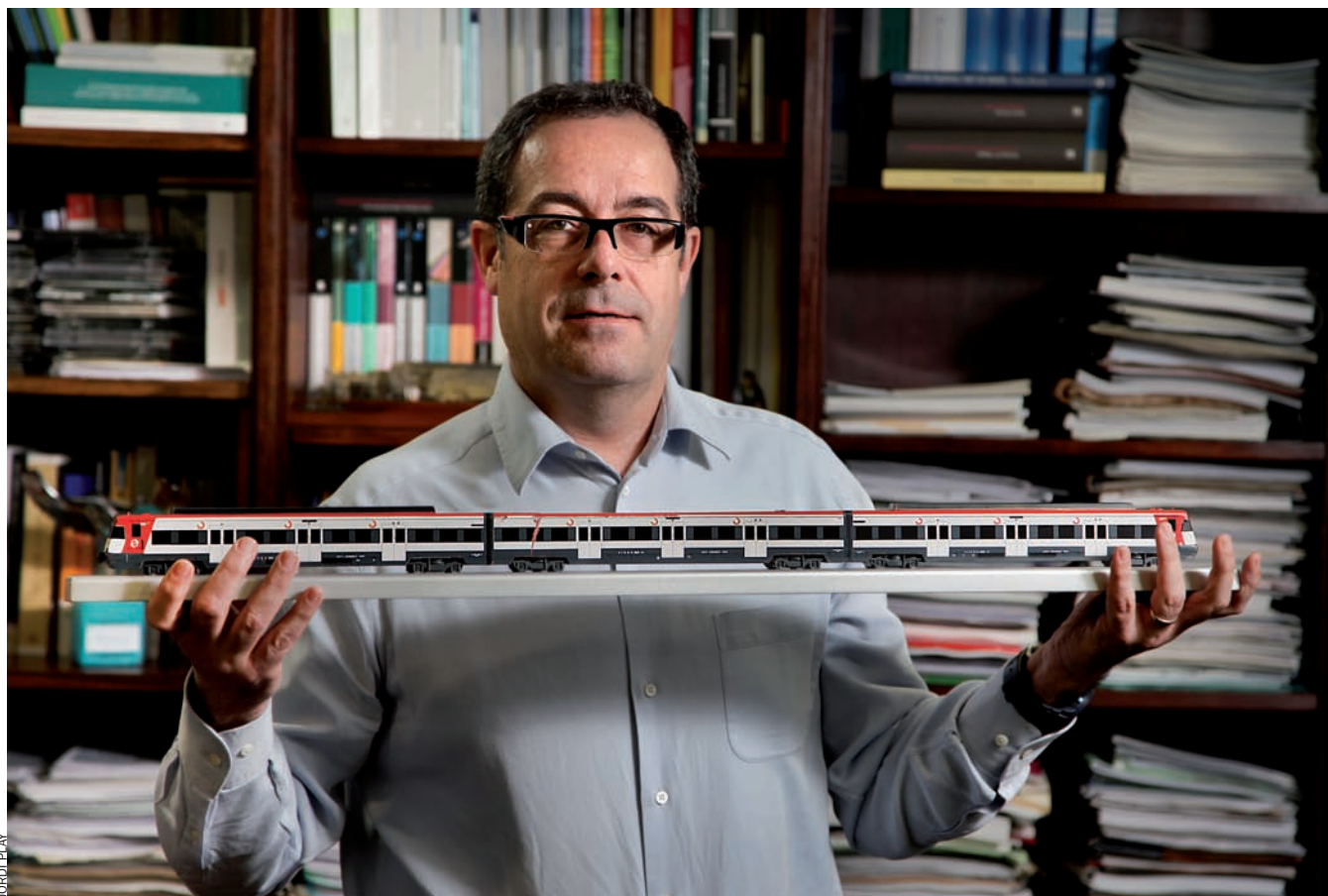


Pere Macias i Arau (Olot, 1956) és diputat i portaveu adjunt de CiU al Congrés espanyol. És el portaveu de la federació nacionalista a la comissió de Foment i presideix la comissió permanent de Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible del Congrés. Enginyer de camins, canals i ports i professor en excedència de la UPC, ha publicat el llibre *Via ampla, ment estreta. Crònica de 150 anys d'aïllament ferroviari (1848-1998)*, fruit de la seva tesi doctoral.



“El drama del corredor mediterrani és no haver tingut cap padrí polític”

Tot just fa una setmana que el Congrés va tombar una moció de CiU en què es reclamava que el corredor mediterrani fos “la prioritat” en mercaderies del Ministeri de Foment i que, per tant, s’hi aboquessin més recursos. El corredor mediterrani és, ara per ara, la batalla més difícil en matèria

d’infraestructures a què s’encaren Catalunya i el País Valencià?

—No van voler acceptar l’article “la”. Aquestes grans infraestructures només es fan, i amb una certa rapidesa, si hi ha un padrí que ho impulsi. L’exemple més clar és l’AVE Sevilla-Madrid, que es fa perquè hi ha un padrí, un objectiu i una data, i

tothom sap que aquella és la prioritat absoluta.

—Parleu de padrí polític, més que no pas econòmic.

—Sí, i el corredor mediterrani no ha tingut cap padrí. Ha tingut molts padrins de la societat civil i els empresaris, però a l’administració de l’estat no hi ha hagut ni un sol ministre, secretari d’estat

o president de Renfe que hagi tingut com a prioritari aquest corredor. Aquest és un dels drames. Sempre he proposat que es creés un comissionat, com es va fer amb l'ampliació del port de Barcelona, liderat per un tècnic i no pas un polític. Però amb el corredor no ens n'hem sortit, l'estat no ho ha volgut apadrinar ni ha permès que ho apadrinés ningú.

—Al llibre demostreu amb exemples que el model espanyol d'infraestructures s'ha basat en criteris polítics i no pas econòmics. El blocatge estatal del corredor mediterrani és l'exemple més il·lustratiu d'aquesta utilització política de les infraestructures?

—El corredor mediterrani ja connectava el País Valencià i Catalunya el 1865 per a fer pujar les mercaderies; el criteri era estrictament econòmic. Tret d'algunes excepcions històriques, al món, quan es vol construir una nació s'utilitzen les infraestructures com a eina. N'hi ha tres grans exemples: l'estat espanyol, Bèlgica —que el 1830, quan esdevé una nació desvinculant-se dels Països Baixos, crea una xarxa completa de ferrocarril per a cosir allò que ara s'ha descosint una mica— i els Estats Units: com que vol ser la gran nació americana, uneix les dues puntes del territori amb el ferrocarril. La utilització de les infraestructures com a peça per a construir una nació és clau. L'estat espanyol, que vol construir la *nación española*, ja va començar a fer-ho amb la Constitució del 1812, fruit de la qual és el ferrocarril. És fruit d'aquest esperit del liberalisme espanyol del segle XIX de construir un estat, que vol dir poder anar d'una banda a una altra sense que t'assaltin la diligència.

—Construir aquesta nació implica impedir políticament la construcció d'unes altres nacions dins el territori. El corredor mediterrani és l'enemic a batre, doncs?

—Sí, perquè la política territorial d'un estat és geopolítica. Quan José María Aznar dibuixa el corredor central —travessia central dels Pirineus—, o quan ara tornen a posar-la sobre la taula, això respon clarament a una voluntat de frenar tant com es pugui Catalunya i Euskadi, perquè també es descarta el corredor atlàntic. Hi ha una voluntat molt clara, i per això s'aplica una política territorial estatal que veu clar que certs territoris fan nosa, i que com que són territoris estratègics de pas, s'ha de fer tant com

es pugui perquè les infraestructures no hi passin, es retardin al màxim o siguin ineficaces. No hi ha dubte que la política d'infraestructures espanyola, de tots els governs, ha tingut i té la clara voluntat de frenar Catalunya i Euskadi.

—Des del ferrocarril de Barcelona a Mataró inaugurat el 1840 fins avui, tots els intents de Catalunya de vertebrar una connexió ferroviària potent han topat amb Madrid. En aquest temps, però, hi ha hagut moments d'avenç?

—En el curs de la història, quan els catalans han tingut una certa capacitat d'incidència a Madrid per formes diverses, s'han produït avenços. Per exemple, el ferroviari Eduard Maristany va racionalitzar una de les grans companyies de ferrocarril, M.Z.A (Madrid-Saragossa-Alacant), amb una voluntat molt catalana. Fa una xarxa molt ben gestionada i eficaç, i divideix la xarxa en dues, l'antiga i la nova, que era bàsicament la catalana. La va gestionar amb un criteri d'autonomia que va convertir la companyia en modèlica, a diferència de la resta de xarxes de ferrocarril espanyoles, acostumades al subsidi i les pèrdues. N'és un altre exemple Francesc Cambó en l'etapa de ministre de Foment el 1918: va electrificar la rampa de Pajares per a posar en contacte la conca minera de Lleó amb la indústria siderúrgica d'Astúries. El criteri de Cambó no va ser territorial, sinó econòmic. I aquesta obra ha donat cent anys de vida a Lleó i a Astúries. És la mentalitat catalana: no es tracta de fer una unió per criteri polític, sinó perquè hi ha un projecte econòmic.

—Al llibre també parreu de l'economista Fabià Estapé. Quina va ser la seva aportació en aquest àmbit?

—Als plans de desenvolupament apareix descrit el corredor mediterrani. Hi ha una frase que només va poder escriure un català: “Desde la frontera a Figueras, hasta Gerona, hasta Barcelona, hasta Tarragona, hasta Valencia...” Fabià Estapé i Albert Serratosa descriuen el corredor mediterrani en un document franquista del 1972. Per tant, els catalans, sempre que han intervingut poc o molt en afers espanyols, han obviat la política d'infraestructures d'un estat-nació i han fet una política d'infraestructures per a resoldre problemes de transport de persones i mercaderies que han tingut un èxit relatiu.

—La història del TGV fins a la frontera discorre per un camí ple de rocs, fins al punt que ara s'ha anunciat l'enèsim retard de l'arribada a Figueres fins al març del 2013. Quins moments d'aquest procés han estat més rellevants?

—Hi ha hagut dos moments positius que han donat empenta. El primer, amb José Barrionuevo com a ministre de Transports (1988-1991), que tenia molt bona relació amb Jordi Pujol. Es va construir l'amplada de via internacional en l'AVE Madrid-Sevilla, que era una decisió catalana, perquè el president Pujol sabia que si aconseguia que es posés aquesta amplada a Sevilla, després no hi hauria excusa per a no posar-la a Barcelona. Aquest acord es va prendre en una reunió de Pujol i Barrionuevo a la Casa dels Canonges.

—Barrionuevo va ser substituït per un català, Josep Borrell. I les coses no van anar bé per a Catalunya...

—Gens, el camí es va desfer. Borrell va abandonar el projecte de TGV de Barrionuevo i va fer perdre molts anys a un projecte vital.

—I quin va ser el segon moment positiu per a Catalunya?

—Quan Albert Vilalta esdevé secretari d'estat d'Infraestructures, entre el 1998 i el 2000. Es va fer molta feina en aquells dos anys, però va ser destituït i substituït per Álvarez Cascos. Albert Vilalta sí que era un padri del TGV a Barcelona. Si hagués continuat al càrrec, el 2004 el TGV hauria arribat a Barcelona. Però Cascos fa miques el calendari, i el tren no arriba a la capital catalana fins el 2008, i a la frontera, amb sort, fins el 2013. Des de l'any 2000 fins avui, els ministres de Foment han estat especialment nefastos per a Catalunya. Tots, sense excepció. Francisco Álvarez Cascos, Magdalena Álvarez i José Blanco han estat incapaçs fins i tot d'acabar una cosa iniciada el 1998 i que només que haguessin anat fent, haurien acabat a meitat de la dècada.

—Confieu que, ara sí, el nou executiu espanyol serà capaç de fer arribar el TGV a la frontera en el termini que ha establert per al 2013?

—Fins que no ho vegi no ho diré. Hi ha un nou retard, no per responsabilitat del nou govern, sinó de l'anterior, que no va licitar els trams que calia. S'ha de donar un cert marge, però ja hi ha coses del nou executiu que no m'agraden.



JORDI PLAY

—Quines?

—Que tenen *la prioritat*, l'AVE a Galícia. I pel que fa al corredor mediterrani, tot són contradiccions: de dilluns a dimecres toca que el corredor sigui una prioritat, i la resta de la setmana, no toca. Un dia aniran a València i faran un gran xou en defensa del corredor mediterrani, i l'endemà aniran a Saragossa i la prioritat absoluta serà la travessia central. En aquest sentit, estic molt preocupat perquè no hi veig idees clares. I hi detecto una continuïtat del que anomeno *blanquisme*, que és dir que sí a tothom i a tot arreu. Dir que tot és prioritari i important, fent presentacions amb molts colors i traçats per a satisfer tothom. Mai, i menys encara en una època de recursos públics escassos, no es poden fer aquestes polítiques tan desafortunades i pròpies d'una altra època. De moment, no veig que la ministra Ana Pastor corregeixi el *blanquisme*. Hauria d'aturar totes les obres faraòniques que no són bàsiques i posar-se a acabar allò que és necessari.

—El ministre José Blanco va concedir a la Generalitat un traspàs de la gestió de Rodalies Renfe prou deficient. Penseu que va ser una enganyifa, o més aviat un pacte electoralista amb l'anterior govern de la Generalitat?

—Ens traspassen Rodalies, però no ens traspassen ni trens, ni estacions ni vies. Dit això, tothom pot comprendre perfectament que és un traspàs molt precari, i fou una errada acceptar-lo. El govern anterior deia que havia pactat això, però, com que era poc, havia pactat paral·lelament un pla d'inversions que garantia que funcionés la infraestructura.

Però quan ja ha passat un 60% del període d'execució de les inversions, només s'hi ha invertit un 8%. Allò que podia fer mitjanament suportable l'acord, encara el fa més insuportable. Aquesta qüestió s'hauria de redreçar.

—Què pensa fer el govern de la Generalitat per a desfer aquesta situació? Actualment, hi ha una trampa legal que impedeix de canviar d'operador.

—Legalment, ara és impossible. Ja treballem a Madrid perquè, legalment, tal com obliga la UE, hi hagi una disposició que permeti d'operar a més empreses ferroviàries. Intentarem que aquesta disposició sigui introduïda en alguna de les lleis que es tramiten. No sé si ens en sortirem, però ho intentarem. I, més enllà d'això, es fa inevitable de pensar que una xarxa de rodalia s'ha de gestionar totalment, i això exigeix de tenir la titularitat de la infraestructura. La majoria dels problemes que hi ha actualment són atribuïbles a Adif, titular de la xarxa, i no tant a Renfe, que és l'operador. El plantejament ha de ser reclamar que la titularitat de la xarxa pugui passar a mans de la Generalitat.

—En quin termini de temps ho veieu factible?

—Primer hem d'aconseguir el canvi de normativa i, després, el compliment de les inversions, especialment les que afecten la seguretat. Aquestes són les prioritats del govern de Catalunya que traslladarem a Madrid. Després començarem a batallar per la propietat de la infraestructura.

L'entrellat



Toni Canyís

La via japonesa

Dels 54 reactors nuclears que el Japó tenia en funcionament abans de la catàstrofe de Fukushima, a hores d'ara ja només en queda un, que també s'hauria d'aturar abans de l'estiu. La gravetat de la contaminació i les mentides en la gestió de l'accident han provocat un veritable tsunami en les consciències dels japonesos, que s'oposen a la represa de les centrals. Que la societat japonesa vol deixar de dependre de l'energia nuclear ho demostra que el consum d'electricitat s'hagi pogut reduir d'un 20% i que, tot i l'aturada dels reactors, no hi hagi hagut nous talls del subministrament. Un camí que han emprès també els alemanys, que volen tancar totes les centrals en deu anys, o els belgues i els suïssos. Amb tot, la tendència que s'imposa al món sembla més aviat la contrària. França i la Gran Bretanya fabricaran una nova generació de reactors, mentre els Estats Units decideixen de construir noves centrals. I no parlem dels països emergents, amb la Xina al capdavant, on els preus del petroli i el creixement de demanda elèctrica empenyen els governs cap a la via atòmica. O de la decisió de molts estats, com l'espanyol, d'anar allargant la vida útil dels reactors més enllà del que s'havia previst. Ni Txornòbil ni Fukushima no semblen haver demostrat que l'atzar pot desbordar amb facilitat les previsions de seguretat d'aquestes instal·lacions. Vist que la dialèctica entre partidaris i contraris a l'energia nuclear no n'atura l'escalada, potser seria útil de reenfocar el debat. Què podem fer a casa nostra, a les ciutats i a les indústries per a moderar el consum energètic. Quines polítiques promouen la recerca i la utilització d'energies renovables i netes, i com fer-les més barates. Un debat real sobre alternatives que facin innecessari el perillós camí de la nuclearització.

Gemma Aguilera

Periodista