

## *El malestar d'una petita Europa*

Converses sobre la crisi de les infraestructures i altres crisis reals o imaginàries dels catalans, durant la primera dècada del segle vint-i-u.

**Andreu Ulied**

*Al final de l'època daurada*

*The fiesta had indeed been splendid*, escriu el periodista Michael Reid a *The Economist* el 6 de Novembre del 2008, *and Spain has woken up with a hangover*. El procés de creixement accelerat d'Espanya des dels anys vuitanta, que ha portat a que els espanyols siguem més alts i més europeus: en trenta anys hem passat de ser la *Reserva d'Occident*, on fins i tot els divorcis estaven prohibits, a permetre que els homosexuals puguin casar-se i adoptar nens, i fins i tot hem guanyat l'Eurocopa de futbol i la Copa Davis, varies vegades. La modernització ha estat vertiginosa, dels vells ferrocarrils d'ample ibèric hem passat a la xarxa de ferrocarril d'alta velocitat més extensa del món, s'ha invertit més que mai en infraestructures, gràcies a l'eufòria econòmica i als famosos 118.000 M€ cedits per Alemanya i els altres països europeus desenvolupats. Tot això està molt bé, continua el periodista Michael Reid, però ha estat un creixement econòmic frívol, i especulatiu que s'ha basat en totes aquestes inversions en infraestructures, en l'arribada d'empreses industrials en els anys vuitanta i encara noranta atretes pels baixos salaris, i en desenvolupaments urbanístics ràpids sobretot a la costa, en l'arribada de grans volums de migració que ha augmentat el nombre de persones treballant, en la construcció, al camp, a la restauració, però no la productivitat de l'economia.

*Jo hi estic d'acord, em diu Pilar de Torres, crec que Espanya està al final d'una època, i que ara pagarem excessos passats!*

Pilar de Torres, membre del Cercle d'Economia, que ara presideix Salvador Alemany, havia treballat molts anys al *Chase Manhattan Bank*, després a *PriceWaterhouseCooper*, fins que va fer el pas a l'empresa pública com a conseqüència de l'anomenada crisi del Carmel, quan s'enfonsà un túnel en construcció sota les cases

causant gran alarma social tot i que no es va produir cap víctima. El Conseller Nadal li oferí la presidència de GISA llavors, i ella va acceptar. Pocs anys més tard va passar a presidir IFERCAT, quan Xavier Casas deixà l'Ajuntament i es va fer càrrec de GISA. IFERCAT va ser creada per l'últim Govern de Jordi Pujol per finançar la Línia 9 del metro fora dels pressupostos de la Generalitat, però aquest objectiu d'enginyeria financera ha quedat obsolet perquè el deute d'IFERCAT ja consolida, com la de GISA, amb el deute de la Generalitat. IFERCAT és avui, bàsicament, la institució pública que s'ocupa de la planificació de noves infraestructures ferroviàries. IFERCAT és la titular i gestora de la L9 i, redacta els estudis previs de la Línia orbital i de l'Eix Transversal.

Pilar de Torres és aficionada a la música, toca la flauta travessera, però no és de música precisament del que avui he vingut al seu despatx de la Via Augusta a parlar amb ella, sinó del final del que alguns observadors, com els de *The Economist*, anomenen, emfàticament, el fi de la Segona Època Daurada en el desenvolupament d'Espanya, els darrers trenta anys.

Si, em diu, els economistes som capaços d'explicar molt bé les raons d'una crisi després que es desencadeni, però no sempre podem preveure quan es produirà la propera, o quina intensitat tindrà. Amb tot, estava prou clar des de fa temps que el creixement econòmic era molt vulnerable, el preu tan barat dels diners va fer que s'invertís, via endeutament, en actius poc productius, com l'habitatge, que d'entrada generen ocupació i riquesa, però que no contribueixen a millorar la productivitat. Van contribuir altres factors a la crisi, com la manca de control i la desregulació del sector financer a altres països, com ara Estats Units. Tot plegat ha provocat una manca de confiança del sector financer, amb una crisi molt important de liquiditat, aturant en sec el creixement per sobre del tres per cent al que estàvem acostumats. I a Espanya, a la crisi financera internacional s'hi afegix una crisi que té característiques singulars, com diu *The Economist*: tenim una crisi molt important del sector immobiliari, i segurament en el futur qüestionarem el tipus de creixement basat en mà d'obra barata, bàsicament per que ja estem a un nivell de costos molt semblants ja als dels nostres veïns. Sectors com la indústria de l'automòbil, o els electrodomèstics, hauran de reconvertir-se com ja ho va fer el tèxtil fa anys. És cert que estem vivint el final d'una època de creixement que ha durat trenta anys.

No és pels arguments sobre la feblesa de l'economia espanyola que l'article de *The Economist* ha aixecat tan d'enrenou a Catalunya, més aviat per la crítica del periodista a l'excessiva descentralització administrativa i política de l'Estat, que ha generat un festival de disset Comunitats Autònomes, *regnes de taifes* que gestionen recursos públics d'una forma capritxosa, i en les quals els polítics nacionalistes arriben fins i tot a gastar recursos que ja no tenen en campanyes per fer que es deixi de parlar espanyol. La crisi financera i econòmica hauria de posar fi a tot aquest desgavell, ve a concloure el periodista. *The party is over.*

En relació a la crisi econòmica, la descentralització administrativa d'Espanya no hi té res a veure, em diu Pilar de Torres. És cert que les Comunitats Autònomes acumulen deutes molt grans, mentre l'Estat ha tancat els pressupostos dels darrers anys amb superàvits. Això és degut, senzillament, a que els serveis com l'educació i la sanitat han estat transferits a les Comunitats Autònomes, a Catalunya també les presons, la policia. Aquests serveis han tingut costos creixents deguts a l'augment de la població des de l'any 2000, i la millora de la qualitat de les prestacions, mentre que les transferències de l'Estat a les Comunitats Autònomes, o als municipis, no han augmentat. Així, l'Estat ha tingut recursos relativament més alts i a més ha disposat dels fons europeus de cohesió i estructurals, que l'han portat a concentrar les seves inversions en grans infraestructures, de transport o de medi ambient. Si a Espanya hi ha un nivell relativament homogeni d'equipaments i d'infraestructures, i de serveis públics, unes rendes més equilibrades entre totes les regions, és perquè hi ha un poder polític distribuït pel territori, Comunitats Autònomes que vetllen pels interessos dels seus habitants. Gestionats des de Madrid les decisions d'inversió pública o la gestió dels serveis públics que requereixen proximitat, hauria estat probablement molt pitjor. D'altra banda, els ingressos de les Comunitats Autònomes depenen d'impostos que varien ràpidament quan canvia la conjuntura econòmica, mentre que els ingressos de l'Estat són més estables, tot i que ara també baixaran en termes relatius. Es a dir, que l'Estat hagi tingut superàvit durant els darrers anys, i que les Comunitats Autònomes arrossequin dèficits històrics, no indica pas que l'Estat gestioni millor o pitjor que les Comunitats Autònomes, ni que augmentar el finançament autonòmic equivalgui a malbaratament de recursos públics, per suposat. Cal actualitzar les regles federals, fer-

les transparents. D'altra banda, a banda de l'Estat i les Comunitats Autònomes, les hisendes públiques espanyoles tenen un altre greu problema estructural: les hisendes locals. Els municipis han estat excessivament propensos a facilitar processos d'urbanització i construcció d'habitatge entre altres motius per incrementar els seus ingressos. Va ser un error, en aquest sentit, que es modifiqués la llei que els impedia vendre el sòl o el sostre edificat que rebien en relació als aprofitaments mitjans dels sectors urbanístics que desenvolupament, perquè això ha contribuït a l'espiral constructora, de la que parlàvem abans. No és rar, en aquest context, que alguns experts reclamin a l'Estat que recuperi les competències urbanístiques de les Comunitats Autònomes, i limiti molt les dels municipis. Però això no solucionaria el problema, penso jo.

*Em deies abans que les grans infraestructures impulsades per l'Estat havien contribuït a l'equilibri territorial d'Espanya, en bona part degut a l'existència de les comunitats autònomes, que obliguen a l'Estat a un cert equilibri distributiu entre elles. Però moltes d'aquestes inversions no han tenen un mínim de rendibilitat socioeconòmica, sobretot les inversions en les línies d'alta velocitat, i en la pràctica, a mig i llarg i termini, segurament tindran un impacte econòmic molt més petit del que sembla, qui sap si negatiu...*

Sí, crec que haurem de ser més rigorosos en el futur analitzant la rendibilitat social i econòmica de les inversions públiques, independentment de si les passades han estat assenyades, o no. El Govern de la Generalitat està molt interessat en implementar mètodes sistemàtics d'avaluació, però les inèrcies del sector són molt grans i no es pot fer d'un dia per l'altre. Els guanys d'aplicar mètodes d'avaluació econòmica sistemàtics seran a mig i llarg termini, i en canvi segur que tindrien costos polítics importants a curt termini, si les prioritats assumides socialment es modifiquen substancialment. És difícil demanar a un polític que decideixi en contra del que la societat li demana. El sector públic és menys jeràrquic que el sector privat, molt més complex, les decisions públiques exigeixen una negociació permanent, sempre en busca d'un consens de mínims, a diferència de les decisions que es prenen en el sector privat, molt més executives. Al Cercle d'Economia estem reflexionant sobre metodologies d'avaluació d'inversions aplicables a Catalunya, i a d'altres institucions també ho fan, com al

Consell Econòmic i Social. Sense aquesta anàlisi més rigorosa de costos i beneficis, socials, econòmics, ambientals, diria que sovint discutim polítiques i projectes d'una forma immadura, sense prou informació, en base a prejudicis, greuges comparatius. Els debats estratègics no sempre els tenim ben plantejats, és veritat.

*Un altra qüestió: podem pagar totes les infraestructures que estem ara construint, però que financem a llarg termini a base de peatges ombra per autopistes, drets de superfície per equipaments i altres fórmules concessionals que transfereixen a futur el deute públic?*

Sí, el cost de finançar-les a mig i llarg termini és important, però factible. El volum total de la inversió pública, i les prioritats, han d'adequar-se a les necessitats de cada moment, i això és un exercici polític que s'ha de fer amb les dades de costos i beneficis, distribuïts per grups socials i territoris. Encara no tinc dades per demostrar-ho, però intueixo que els dèficits d'infraestructura i els costos que representen per les persones i les empreses a Catalunya són superiors als costos derivats d'haver de finançar a termini les inversions que es fan. GISA no pot deixar de fer les tres escoles noves que es necessiten a Santa Coloma, per exemple, ni les comissaries dels mossos ni les presons ni els centres de salut. D'altra banda, tots comptem en que la disposició addicional tercera de l'Estatut ha d'augmentar significativament els recursos a disposició de la Generalitat a curt termini.

*Com justificaries que la major inversió en infraestructures a Catalunya sigui avui la Línia 9 del metro?*

La L9 ha estat un projecte molt complex, però s'acabarà bé, finalment, i el primer tram entrarà en servei l'any 2009, i tots cap a l'any 2014, però la gestió tècnica i financera d'un projecte de les dimensions de la L9 és enormement complexa. Sens dubte la L9 s'hagués pogut pressupostar a trams, però a Barcelona era necessària una línia orbital que lligués pel nord i els costats les altres línies de metro, augmentant el confort i la mobilitat del sistema actual. Ara bé, dit això, la L9 és un projecte heretat del Govern anterior, i si poguéssim refer el projecte, o el procés de construcció, el faríem diferent. I

hem perdut oportunitats interessants de maximitzar l'impacte econòmic d'un projecte tan singular, que exigeix un esforç d'innovació tecnològica molt important per part de les empreses constructores; hagués estat lògic haver previst, per exemple, processos d'internalitzar a Catalunya tota o la major part de la innovació tecnològica que s'hi ha produït. Cert que el material mòbil el fa l'Alston a Santa Perpètua de la Moguda, però hi ha moltes altres oportunitats de transferència tecnològica que estem deixant perdre, entre altres coses perquè el projecte es va començar a licitar amb un nombre excessiu d'incògnites, i alguns trams segurament no s'han resolt òptimament. Per exemple, des del punt de vista de la gestió del projecte, amb el tipus de contractes de *projecte i obra* integrats que es varen fer pel tram del Barcelonès Nord, els diferents contractistes tenien una posició dominant en el projecte, i resultaven difícils de coordinar. Amb tot, si comparem el cost de la L9 per quilòmetre amb els costos de línies semblants a Europa, per exemple a Holanda, resulta que no són excessius; estem parlant d'un pressupost total de construcció de 6.800 M€ per 47,8 km (inicialment eren 42 quilòmetres) i 52 estacions (inicialment eren 41 estacions). La línia portarà, d'acord amb les previsions, 130 milions de passatgers cada any, un volum suficient per justificar la inversió, tot i el cost. La L9 suposarà un canvi molt important la mobilitat en transport públic a Barcelona i a la resta de l'Àrea Metropolitana.

*Deies que els contractes de projecte i obra han creat molts problemes de coordinació en el procés de construcció de la L9.*

Si, han creat problemes perquè coordinar els trams de projecte i d'obra adjudicats a diferents empreses constructores no és gens fàcil, sobre tot en un moment en el que el projecte no estava gens avançat. Ara, amb més coneixement, havent-hi treballat molt, hem emprat aquest mateix tipus de contracte per finançar la construcció i gestió de les estacions, algunes de les quals enormement complexes perquè estan soterrades a quasi noranta metres. Transferint la redacció del projecte al sector privat se li transfereix també una part important del risc de la inversió, i queda així justificat l'acord de concessió públic-privada. L'inversor privat s'ocuparà del projecte executiu i de la construcció, així com del manteniment de l'estació d'acord amb criteris de qualitat prefixats, pel que cobrarà el que anomenem *tarifa tècnica*, de forma que tingui garantida l'estabilitat financera de la seva inversió, i obtingui un benefici raonable durant el

període de temps fixat. Els concessionaris privats seran responsables de l'accés al metro, mentre TMB restarà com l'explorador únic de les noves línies, integrant-les al tram de la xarxa actual de metro, i pagant un cànon per l'ús de la infraestructura als concessionaris. Transferir els projectes i les obres de les estacions, no comporta el mateix grau de dificultat, lògicament, que transferir trams de línia, i té l'avantatge de diversificar les fonts de finançament de la L9. De moment hem adjudicat les 13 estacions del Tram I a FCC, OHL i Copisa, que invertiran uns 873 M€ per construir-les, i cobraran 79,50 M€ anuals a TMB, que els reportarà una taxa interna de retorn d'un 7,75%, i també les 13 estacions del Tram IV, en aquest cas a Cat Concessions (Dragados), Acciona, Comsa, Acsa Sorigué, que invertiran 523 M€ i rebran una tarifa de 51,9 M€, que equival a una taxa interna de retorn per l'accionista d'aquestes companyies del 7,25%. Ens queden 25 estacions dels trams II i III per licitar.

*Abertis, la concessionària més important de Catalunya, i una de les majors del món, no va estar interessat en participar en el projecte i construcció de les estacions.*

No, Abertis no està tan interessat en assumir el risc del projecte i l'obra, sinó el risc de demanda, que en aquest cas no existeix pràcticament perquè és un risc de disponibilitat i, si es compleixen totes els estàndards de qualitat, està topat. Els acords públic-privats pel projecte, construcció o gestió d'infraestructures són extraordinàriament complexes, per exemple en els acords entre l'Estat i les primeres autopistes no es fixava un límit màxim pels beneficis possibles del concessionari, que depenien del nombre de vehicles i camions circulant, ni es fixava amb prou precisió l'objecte de la concessió, de forma que, per exemple, s'ha passat línies de fibra òptica pels vorals de les autopistes perquè en cap punt del seu contracte s'especifica que el sòl hagi d'estar destinat exclusivament a la concessió viària; és un fet curiós, perquè la Llei de Carreteres prohibeix que es facin passar serveis a través o paral·lels a les carreteres. Aquest és un exemple entre molts de la dificultat de definir acords públic-privats que han de mantenir-se vigents per trenta o quaranta o més anys, en circumstàncies canviants, en un món cada dia més incert, avui en crisi.

*Amb quins altres recursos compte IFERCAT pel finançar la construcció de la totalitat de la línia?*

IFERCAT s'està finançant, des de l'any 2006, amb préstecs a llarg termini del Banc Europeu d'Inversions. Aquests préstecs, actualment en tenim signats per un import total de 1.600 M€, preveiem que siguin superiors, perquè permeten a la Generalitat de Catalunya l'accés a finançament a uns tipus molt competitiu, a banda de ser a llarg termini, que és l'adequat per una infraestructura com el metro. El BEI és un gran finançador d'infraestructures a Espanya, en aquests moments té uns actius de 90.000 M€, i crec que ha prestat a pràcticament a totes les comunitats autònomes, a més de Ports, per la construcció del ferrocarril d'alta velocitat. A Catalunya ha prestat a organismes com l'ACA, el Port de Barcelona, Tramvies, o la Fira 2000.

*I tot aquest endeutament acumulat a futur, en quan temps l'arribarem a pagar?, com preveus que evolucionarà l'economia a curt i mig termini?*

Del que passarà a curt termini no puc dir massa res, com t'he dit abans, als economistes ens costa fer previsions i explicar el futur. Però en tot cas cal que els actius retornin al seu valor real. A Barcelona costarà que els habitatges baixin un 20% o un 30% perquè està molt controlat per grans constructors i immobiliàries que resistiran a baixar els preus, però estem massa endeutats i els preus no poden sinó tendir a la baixa. Les Comunitats Autònomes i molts municipis també estan endeutats, però s'ha de tenir en compte que les inversions en infraestructura o en equipaments no són com les inversions en habitatge que parlàvem abans: les infraestructures públiques creen riquesa, tenen un efecte multiplicador en les activitats econòmiques, en el sentit que, si estan ben planificades, augmenten la productivitat de les empreses existents i permeten atraure noves activitats. És per maximitzar aquest impacte econòmic que hem de prioritzar adequadament les inversions en infraestructura, com dèiem abans: mentre una inversió insuficient a mig i llarg termini provoca una caiguda de la productivitat de les activitats econòmiques, una inversió pública excessiva pot ser contraproductiva pels costos d'oportunitat que representa no haver dedicat aquests recursos a d'altres inversions més productives. Les administracions han d'invertir adequadament a les necessitats de cada moment, i en aquests moments tots els governs estan invertint en infraestructures productives com a mecanisme per sortir de la crisi.

*Quines estratègies econòmiques et semblen les més adequades per aquest moment històric?*

El que hauríem de fer és començar per identificar les nostres avantatges competitives, i explotant-les adequadament. Així, no podem viure sense turisme, ni a Barcelona ni a Catalunya. El turisme ens ha d'ajudar, per començar, a atraure talent, i hem de facilitar que es puguin crear empreses, oferir bons equipaments i serveis públics. El turisme massiu té inconvenients, però ara ens hi hem d'anar acostumant, propiciant que el model turístic canviï el més ràpid possible per generar més valor afegit. A Barcelona ja s'hi ha construït molts hotels de quatre i cinc estrelles, creix el turisme de negocis, i altres formes de turisme que potser cal anomenar d'una altra manera, el turisme de formació, de salut, vinculat a l'esport o a la cultura, des de professors visitants i estudiants a les universitats als passatgers dels creuers de luxe del port. La *Barcelona School of Economics* impulsada per Mas Cullerell, que reforça les escoles de negocis de la ciutat és un exemple de la mena de projectes que necessitem per atraure talent, per crear xarxes i relacions obertes internacionalment, i aprofundeix en el la reputació actual, ja creada per escoles de negocis com IESE o ESADE. El turisme és un dels motors de la terciarització de l'economia, però de fet, més que de *turisme*, que està associat a oci i lleure, a sol i platja fins no fa massa, hauríem de parlar d'obertura social i econòmica, d'obrir el país als fluxos globals i ser capaç d'atraure i generar activitats de serveis avançats. El 22@ és una aposta a favor de desenvolupar una economia de serveis avançats, també al Fòrum es construïren hotels, centres de convencions, edificis d'oficines, però en canvi al voltant de La Sagrera jo diria que s'hi està fent massa habitatge, i en canvi la proximitat a una nova estació d'alta velocitat tan ben connectada a les xarxes de transport públic de Barcelona, i en definitiva de Catalunya i Espanya, hauria de permetre concentrar activitats econòmiques. Ens falta més coratge potser per concentrar-nos en reforçar algunes indústries en les que tenim grans empreses i possibilitats de créixer, com l'agroalimentària o la biomedicina, per exemple, el tèxtil, encara, i això suposa fomentar, en altres paraules, prestigiar, als científics, impulsar les carreres més científiques, les enginyeries. El gran repte és augmentar la productivitat, el valor afegit de les activitats econòmiques, de les inversions públiques. Hem d'acceptar que tenim unes avantatges, i no unes altres, i hem de prendre decisions estratègiques en

base a una informació acurada, el més aproximada possibles, dels possibles costos i beneficis. La maduresa suposa ser capaços de reconèixer quines són les nostres capacitats reals i plantejar-nos ambicions raonables i assolibles, que ja anirem actualitzant successivament.

*Com ens veus a nosaltres, els catalans, en aquest moment, un moment de fi d'època, després del segon Període d'Or d'Espanya, segons The Economist?*

Deixa'm especular ara, al final de la conversa: constato que els catalans, qui més qui menys, som poc propensos a analitzar les qüestions amb dades a la ma, racionalment, alhora que ens sentim pràctics, o pragmàtics, el que resulta una combinació paradoxal, molt curiosa. Sovint tenim ambicions de peix al cove, qui dia passa any empeny, però quan ens trobem en moments de canvi i d'incertesa, de crisi, en una cruïlla, penso que ens falta o bé ideologia, i lideratge, es a dir *rauxa*, o tot el contrari, més *seny*, per analitzar a fons les dades i decidir racionalment: una de dos. En aquests moments no podem quedar-nos a mig camí, tapant forats, ni embolicar-nos més en discussions bizantines, ens calen accions enèrgiques i ben encaminades!