

Ramon Caralt

EL NEOLIBERALISME CONTRA EL TERRITORI A CATALUNYA

Attac-Catalunya



**EL NEOLIBERALISME
CONTRA EL TERRITORI
A CATALUNYA**

RAMON CARALT

4

edicions ● Attac-Catalunya



—
attac

Agraïments

A totes les persones que han fet possible aquesta publicació amb la seva aportació desinteressada

Al seu autor Ramon Caralt, Enginyer

A Nausica Martínez, per fer el disseny de portada.

A Rafa Partagás, per fer la diagramació.

A Jaume Seguí, per la correcció del català

A vosaltres també, lectors, que podeu fer-ne difusió tant com vulgueu: aquest llibret no té Copyright.

Imprimeix A.G. Alpres D.L.B-22327- 2005

4
edicions ● Attac-Catalunya

INTRODUCCIÓ

Les polítiques territorials aplicades a Catalunya des de fa algunes dècades, estan transformant l'aspecte del territori al impulsar el creixement continuat i agressiu de la construcció d'habitatges i les infraestructures.

Darrera de la pretesa sostenibilitat territorial que defensen actualment les institucions, es potencien les polítiques econòmiques inspirades per la Comissió Europea, la OCDE, la OMC, etc., dins d'un sistema econòmic que aposta decididament per aplicar el creixement il·limitat de la producció a costa dels elements més dèbils, com els treballadors els recursos i el territori. Ens concentrarem en l'afectació del neoliberalisme sobre el territori de Catalunya sense oblidar la resta d'agressions territorials i socials que apareixen arreu.

És un objectiu potser massa ambiciós ja que la informació de que es disposa és dispersa, densa, discutible i difícil d'agrupar per temes, però malgrat tot espero que aquestes idees sobre el territori i el neoliberalisme a Catalunya ajudin a clarificar la problemàtica, a construir alternatives i engresqui al debat amb noves aportacions .

Els factors que relacionen el territori i el neoliberalisme s'han agrupat en els següents capítols:

Capítol I. La deslocalització com a factor impulsor d'infraestructures.

Capítol II. La motorització com a model de mobilitat.

Capítol III. L'impuls econòmic dels països de la UE a través de les infraestructures.

Capítol IV. La planificació territorial com a factor determinant de l'habitatge i de la societat.

En aquests capítols es valoren els efectes negatius que sobre el territori ocasionen diversos sectors productius com la indústria automobilística, les infraestructures, autopistes i l'alta velocitat, així com la influència de la construcció d'habitatges. Finalment es dedica un capítol a apuntar algunes idees sobre planificació. S'apunten diverses alternatives a cada problema i s'analitza també perquè des de les administracions no les consideren adequades, ja que persegueixen un model diferent de societat.

Capítol I

LA DESLOCALITZACIÓ COM A FACTOR IMPULSOR DE LES INFRASTRUCTURES

La deslocalització consisteix en què algunes empreses productives, obligades a cercar major competitivitat, s'instal·len en els països emergents per trobar menors costos laborals, millors condicions fiscals i menors costos ambientals. A l'Estat espanyol en els últims tres anys més de 12.000 treballadors han estat víctimes del procés de deslocalització i el nombre d'empreses afectades és superior a 50.

Les principals deslocalitzacions tenen com a destí països del Magrib (Tunis, Marroc), països de l'Est (Eslovàquia, República Txeca, Polònia, Hongria) i altres països asiàtics i sud-americans. Des de el punt de vista productiu s'aconsegueixen menors costos en el competitiu mercat actual. Els nous centres productius es situen en països amb mà d'obra barata i en condicions precàries de treball.

S'accepta com inevitable aquesta injusta solució productiva de la política neoliberal i que provoca la degradació de l'Estat del Benestar d'acord amb els criteris del Fons Monetari Internacional (FMI) i l'Organització mundial del Comerç (OMC).

És una situació imposada per la força. Es castiga, per part dels organismes financers mundials, amb restriccions creditícies

i sancions comercials als països “pobres” que no donin facilitats a les transnacionals i no segueixen els postulats de la OMC.

Un cop deslocalitzada l'empresa, els problemes pels països receptors de les empreses no han finalitzat. Han d'intentar que no marxi l'empresa deslocalitzada a un altre país més interessant productivament. Aquest risc és constant i obliga a moltes concessions.

La política de deslocalitzacions, també ocasiona conseqüències en els països rics emissors com la precarietat laboral i la desaparició d'empreses (algunes que han rebut recentment fons públics per a la seva estabilitat). Políticament es fan declaracions en les que s'afirma que els efectes perjudicials de les deslocalitzacions són una conseqüència natural per mantenir l'empresa encara que es tinguin que sacrificar llocs de treball. L'única mesura que diuen pot aplicar-se és governar la deslocalització perquè l'empresa continuï el seu camí.

Dins d'aquest context, acceptat com quelcom inevitable per molts líders d'esquerreres i de dretes, la producció es separa dels centres consumidors per una gran distància geogràfica. Des de el punt de vista empresarial, en aquesta situació el recorregut d'un lloc a l'altre de les mercaderies s'ha d'efectuar al menor cost possible per no perdre plus-vàlues generades al país d'origen gràcies al cost mínim de la mà d'obra i de la fiscalitat. Es tracta de fabricar a cost mínim al sud i vendre amb el màxim benefici al nord. Per beneficiar a les empreses, el transport s'ha d'efectuar deslliurat del màxim de càrregues fiscals i de regulacions estatals tant en la circulació per carretera i ferrocarril, com pel pas de fronteres. S'ha obert el gran mercat de les mercaderies. El transport ara és un mercat ambicionat per l'empresa privada que vol treure els guanys que adquireix l'Estat amb el transport públic que encara queda rendible. La millor fórmula

per aconseguir aquests beneficis és privatitzar i desregularitzar el transport públic rendible seguint els criteris de la OMC a través de les normes de l'Acord General de Comerç i Serveis.

L'impuls del transport de les mercaderies deslocalitzades permet trencar les cadenes de producció d'una transnacional, abans instal·lades en un mateix recinte (comarca-país), en múltiples cadenes de producció, cada una d'elles en el país més avantatjós i especialitzat, conseqüent amb un procés productiu d'estoc zero i un gran moviment de peces i productes semi-elaborats per vaixell i carretera. És conegut l'exemple de manufacturació de un petit cranc procedent del nord d'Europa que es transporta per la manipulació al Marroc (un viatge) des de Marroc torna al nord (dos viatges) i des de el nord es comercialitza a Catalunya. En total tres viatges per la Jonquera.

La desregularització del transport va incidir primerament en el transport per carretera. Ja fa temps que es transporta amb poques regulacions i s'externalitzen costos. Una de les conseqüències és la congestió continuada del trànsit que converteix les carreteres en autèntics magatzems rodants del sistema productiu deslocalitzat.

Posteriorment, el transport marítim que també s'ha desregulat al màxim, s'ha col·locat a costos mínims gràcies a una política de disminució de costos laborals i de baix manteniment que ha incrementat el seu tràfic en un 43% en els últims 30 anys. Les mercaderies deslocalitzades son transportades per grans contenidors en vaixell fins als centres consumidors. Aquesta circumstància ha obligat a l'ampliació dels ports i de les carreteres d'accés a aquests centres, amb gran afectació territorial i variacions de les línies de costa. Els costos ambientals (cas Prestige seria un exemple) son evadits per vaixells amb "pavelló de conveniència".

En quant al transport aeri, que experimenta una forta expansió per la deslocalització i creixent mobilitat de les persones i mercaderies, també té efectes contraproductius sobre el territori. S'han previst grans inversions per tot el món en noves pistes d'aeroports pel transport de mercaderies des dels països emergents, en una lluita entre aeroports per convertir-se en centres de transport de viatgers i mercaderies (dits MEGA-HUBS) amb enormes àrees de recepció i expedició de manufacturats per aconseguir una posició en el mercat al ritme de l'economia. Aquests programes expansius dels aeroports es troben en molts dels governs de la UE i reben subvencions per executar les obres que permetin l'increment de mobilitat de viatgers i la recepció dels contenidors dels països que han fabricat a menor cost.

Sobre el ferrocarril, la Comissió de la Unió Europea afirma que el sistema ferroviari ha de separar els serveis ferroviaris de la gestió de les infraestructures. És a dir es divideix l'empresa pública en dos parts ben diferenciades, perquè així, diuen, el servei guanya en qualitat i economia. La UE no aporta cap demostració econòmica d'aquesta afirmació, però s'aconsegueix trencar el monopoli públic per apropiarse de la part rendible d'aquest transport (les línies de més viatgers i les de mercaderies que arriben als ports) i utilitzar-lo en benefici privat. Aquesta reforma de les empreses ferroviàries no ha resolt el problema. Des de l'Eurocàmera no s'ha fet cap avaluació de la millora econòmica que ha suposat la separació imposada, al contrari, els canvis no han aportat res als ciutadans i han provocat l'aparició d'altres organismes com el GIF o ADIF que actuen com autèntics paràsits del sistema ferroviari. S'ha de recordar que el GIF i altres ens de gestió han servit principalment per amagar l'endeutament real per poder seguir els criteris de Maastrich.

Molts treballadors especialitzats han anat a l'atur al deixar de funcionar tot el servei auxiliar de RENFE. La desregulació ferroviària, en teoria, hauria de servir per millorar el transport de mercaderies per ferrocarril, però la realitat és que s'està deixant aquest servei en benefici de la carretera, situació que obliga, gràcies a l'increment del trànsit que provoca la deslocalització, a incrementar el traçat pel territori de noves autopistes i autovies.

Tots aquests arguments condueixen a comprovar l'estricta relació existent entre deslocalització i infraestructures que evidentment afecten al territori en benefici de les transnacionals. La defensa del territori xoca contra la forma actual d'entendre la globalització. Si disminueix la deslocalització, el territori guanya ja que automàticament baixa la mobilitat de les mercaderies, de les persones i les afectacions per infraestructures.

En aquest context l'alternativa per a una defensa del territori passaria també per una modificació del model econòmic de forma que s'aconsegueixi crear proximitat, és a dir s'ha de regular el model de deslocalitzacions forçoses. Idea discutible evidentment dins de l'actual context, però es necessari el plantejament encara que sembli temerari. No és en absolut fàcil crear proximitat i s'ha d'anar amb molta cura per no perjudicar més als treballadors de la dèbil i injusta economia productiva actual, tant dels països emissors com els receptors.

S'ha de considerar per altra banda un fet important, que la distància física entre productor i consumidor creada per la deslocalització és un cost addicional de transport.

Aquest cost s'incrementarà en un futur pròxim induït per la pujada continuada del preu del petroli, un fet que disminuirà el marge o plus-vàlua aconseguida per l'empresa en el país emergent per l'encariment del transport.

Si el marge de benefici disminueix, es podria pensar que la moda de la deslocalització entrarà en crisi ja que per abaratir el transport es crea proximitat. Però pot ser no sigui així i el que passaria seria una pressió més forta sobre els treballadors per aconseguir que els comptes de resultats donin beneficis iguals o superiors inclòs amb la pujada del cost del transport.

Que la deslocalització és un greu problema ho demostra que tant els governs com els sindicats busquen fórmules per aturar la deslocalització sense baixar la productivitat. La deslocalització té conseqüències greus. La desregularització del mercat de treball promou el retall de les prestacions socials, anul·la drets laborals i crea precarietat laboral. Lamentablement, aquestes situacions s'estan produint de forma més ràpida de la que alguns pensen.

Els governs actuals donen com inevitable la deslocalització i és fa molt difícil introduir un pensament alternatiu que no sigui avasallat pels pensadors orgànics i institucionals. Per exemple, el Govern Francès va proposar un pla per evitar deslocalitzacions que consistiria en crear àrees industrials a França en les que s'eximiria als que s'hi localitzin de l'impost de les societats entre d'altres avantatges empresarials. És una política fiscal injusta que beneficia només a alguns . No ha d'anar per aquí la solució sinó per regularitzar el mercat, el transport i la producció, però regularitzar significa controlar el flux de capitals que entren o surten d'un país, regularitzar significa planificació de la producció: idees considerades inadequades.

La circulació de capitals ara és lliure i han desaparegut les fronteres financeres. La producció no es controla, amb la falsa idea que el mercat "per se" ja regularà. Les mesures proteccionistes antigues com aranzels i altres, és diu que no serveixen dins del nou desordre econòmic per protegir al sistema pro-

ductiu . Però ja es comencen a sentir veus dissonants amb l'ortodòxia neoliberal inclòs entre els economistes mes proclius als neoconservadors.

La realitat és que el cycle productivista fa temps que va començar la seva davallada. El control de capitals és necessari per conèixer a on van a parar els beneficis de tanta especulació i explotació de tants treballadors de tot el món. S'ha de controlar l'evasió fiscal, s'ha de produir menys, repartir més i controlar l'esgotament de recursos del planeta, etc... Molt bé, i com es fa tot això? No tenim una vareta màgica, però potser ja s'estan creant les condicions col·lectives d'inflexió. Alternatives existeixen tant en producció com en regulació de capitals i planificació, falta l'aplicació política. (Entre les mesures de control de capitals s'ha de mencionar la Taxa Tobin que proposa gravar les transaccions financeres des d'un país a un altre i que ja fa temps ha proposat l'organització ATTAC).

Inclòs per part dels pensadors institucionals, hi ha algú que reclama una deslocalització governada i una redistribució de la riquesa. Ho diuen economistes de prestigi mundial com el liberal Paul Krugman i el Nobel Joseph Stiglitz. És curiós que tanmateix un neoliberal com Krugman també defensi la necessitat de preocupar-se menys del creixement i més de la seva redistribució. També és important ressaltar que existeix certa preocupació entre alguns dirigents del Govern de Madrid pel desengany social que estan produint les deslocalitzacions i manifesten que s'ha de produir un canvi i posar a la gent a favor del model deslocalitzador introduint modificacions empresarials o es tornarà a mesures ja oblidades:

...“com intervencionismes proteccionismes, aranzels, etc., que poden revifar de seguir així, a sentiments tant contraproduents com populismes i nacionalismes”...

És lamentable que s'introdueixi pejorativament el terme nacionalisme.

La comissió dels Socialistes Europeus reunits en la cimera de Madrid del 27 de novembre de 2004 va llançar la proposta, encara per perfilar, d'harmonitzar l'impost de societats per frenar les deslocalitzacions de les empreses. L'harmonització significa buscar un acord per igualar a la baixa les quantitats que recapta l'Estat per aquest import, és a dir, és beneficia a l'empresa perquè no marxi a un altre país o a un paradís fiscal, però no queda clar a la proposta que passaria amb la producció ja que aquesta podria igualment marxar buscant la mà d'obra barata, encara que fiscalment l'empresa és quedés a l'Estat Espanyol. En aquest cas, consegüentment, el transport i l'afectació territorial seria la mateixa que ara. També fora interessant conèixer com afectaria la solució proposada al que queda de l'Estat del Benestar per la disminució d'ingressos en els comptes de l'Estat pel concepte "impost de societats". Aquesta és també una proposta perfectament assumible des de qualsevol partit de dretes.

Capítol II

LA MOTORITZACIÓ COM A MODEL

La societat es troba abocada a la consecució d'un model de transport que es particularitza per cada cop més desplaçaments i a la màxima velocitat possible.

La mobilitat es tradueix en què cada cop es construeixen més carreteres, autopistes i autovies que no acaben de donar fluïdesa a la circulació perquè poc a poc es saturen per un efecte inductiu, és a dir, més carreteres aporten més vehicles que col·lapsen el tràfic novament i així contínuament en una espiral que no s'acaba mai.

Analitzarem ara el gran impuls d'increment dels vehicles de motor com un dels causants principals del fenomen de la mobilització i de la conseqüent destrucció territorial per la necessitat implícita de construir més carreteres.

L'AUTOMÒBIL

Les empreses transnacionals del sector de vehicles a motor, automòbils i camions, posen en el mercat milers de vehicles diàriament per tot el món en una guerra comercial entre marques que els porta a cercar el menor cost possible i el màxim de vendes. Aquestes empreses impulsen les deslocalitzacions al introduir amb gran ímpetu els seus productes en els països emergents per a la seva manufacturació.

A Catalunya el salt del parc automobilístic és espectacular, és troba entre el més alts d'Europa i provoca que les carreteres quedin contínuament saturades.

Una opinió generalitzada és que Catalunya és un país àvid d'infraestructures i es creu també que l'impuls de les carreteres aportarà grans beneficis. Per aquest motiu es veu amb satisfacció, per l'immensa majoria, l'elevada motorització i la promesa de grans inversions en carreteres.

La taxa de motorització o nombre de vehicles per 1000 habitants és de quasi un cotxe per habitant (a Girona de 910 vehicles per mil habitants, a Barcelona 682, a Tarragona 765 i a Lleida 761) xifres significatives que amaguen mancances d'un transport públic alternatiu i la falta de un model territorial en el que s'impulsi la proximitat i no la distància. Son bones dades pel sector de l'automoció, però no son bones dades des del punt de vista de la sostenibilitat.

El sentit comú ens diu que no es pot anar incrementant contínuament la taxa de motorització. Si foren conseqüents, les polítiques de transport de l'actual Govern de la Generalitat, que es diu defensor de la sostenibilitat, semblaria que podria plantejar l'inflexió del creixement del parc automobilístic.

Però no és realista pensar que des de les institucions algú reclami la inflexió del sistema productiu automobilístic. Com a molt és plantejaran mesures revisionistes com les indicades en el llibre blanc de la UE que després es comentaran. Les raons són obvies. L'inflexió significaria col·locar una carrega explosiva en un dels pilars del model productiu actual i provocaria "l'haraquiri" del partit que manifestés tal inflexió, sinó donés una alternativa clara per a la reconversió del sector.

S'ha d'analitzar el sector per entendre millor la problemàtica que planteja. La indústria de l'automòbil és un sector del que

hi viuen molts treballadors i que no pot ser tractat lleugerament. Algunes dades ho demostren:

L'Estat espanyol concentra en l'automòbil el 20% de la producció industrial, el 10% de la població activa i representa el 6,3% del PIB.

A Europa treballen 9 milions de persones en el sector i al món hi ha actualment més de 550 milions d'automòbils i es superaran els 800 milions l'any 2020 amb l'espectacular boom xinès.

L'any 2000 es van fabricar a tot el món uns 41 milions d'automòbils, el que significa un cotxe cada segon !

La mobilitat de les persones ha passat de 17 Qm/dia al 1970, a 35 Qm/dia el 1998 i es considera, erròniament, una conquesta, inclòs un dret.

Amb aquesta panoràmica existeix gran preocupació social perquè el consum d'automòbils continuï la seva ascensió i també existeix gran preocupació i justificada, per les possibles deslocalitzacions i la pèrdua conseqüent de llocs de treball. Catalunya ha patit lamentablement series experiències Samsung o també Lear i Valeo entre d'altres.

Afortunadament ja s'està organitzant a nivell europeu la resistència laboral contra els convenis que vol imposar la patronal.

Els últims convenis col·lectius dels sectors de l'automoció intenten tranquil·litzar, al menys per 4 anys la situació, és a dir fins al proper conveni però el problema és que en alguns casos els acords van quasi en contra de l'Estatut dels treballadors i es diu que podria succeir que les condicions pactades entre sindicats i patronal no passarien una inspecció de treball.

A altres països com França i Alemanya els fabricants exigeixen més hores de feina i menor salari pels seus treballadors, per

no deslocalitzar la producció. Son solucions de xantatge que aplacen el problema. En l'àmbit de les condicions laborals durant els últims anys, els sindicats s'han vist obligats a propiciar instruments de flexibilitat en benefici de la productivitat i en contra dels seus propis interessos.

Segons ANFAC, Associació Nacional de Fabricants d'Automòbils i Camions, es tracta de treballar com i quan faci falta. Però la sobreproducció és preocupant.

No oblidem que en tots aquests casos la lluita competitiva és tremenda i obliga a incrementar anualment el volum de vendes. No existeix ni per casualitat en aquest cas, el concepte de sostenibilitat ja que l'empresa tant sols mira pel seus beneficis, la sostenibilitat des del món empresarial interessa mínimament.

Socialment, tot va a favor del creixement de la indústria automobilística. Les empreses del sector i les indústries auxiliars es veuen afavorides per les institucions, perquè donen feina i incrementen el PIB. És raonable que es defensi el sector però el que ja no és raonable és que ens vulguin fer creure que existeix un vincle entre benestar social, infraestructures i automòbil, és a dir: més mobilitat, més infraestructures, més motorització, més vehicles i finalment més progrés gràcies a la llibertat que ens dona l'automòbil. Això no és així.

És evident que l'automòbil aporta beneficis, però també perjudicis.

La idea de l'enorme benefici que el cotxe aporta a l'usuari predomina principalment perquè no es consideren els "efectes externs negatius" que es produeixen. Aquests efectes no es monetaritzen ni s'imputen a la mobilitat. Alguns economistes afirmen que la necessitat del transport és més aprofitable per a la col·lectivitat que els efectes perniciosos que provoca a la qualitat de vida. No és així, les despeses externes de l'automòbil

existeixen i en més quantitat de les que imaginem. El que succeeix és que s'imputen a sectors públics (s'externalitzen) i es paguen dins dels pressupostos generals i altres despeses, simplement, no es consideren. Ens referim a conceptes com la contaminació atmosfèrica, les lamentables despeses provocades pels accidents, la congestió de les carreteres per saturacions d'automòbils i camions, el soroll en els habitatges, el manteniment de carreteres provocat pel desgast, l'ocupació del territori i pèrdua del valor paisatgístic, l'esgotament de matèries primes, el tractament del valor residual del cotxe, etc.

La fórmula institucional que calcula la bondat de la motorització considerada sense aquestes variables, dona un resultat positiu a la mobilitat, a la producció de vehicles i al consum del territori, però el balanç real a favor del cotxe no és favorable amb rigor científic al sector, si s'imputen totes les variables descrites.

Per avalar aquesta asseveració, es consideraran a continuació algunes dades aparegudes en l'informe "Costos externs del transport Zurich/Karlsruhe. Oct 2004, INFRAS". Aquest estudi presenta primerament els costos externs totals del transport (exclosos els costos de congestió) per l'any 2000 pels 17 països de la UE (UE més Suïssa i Noruega).

Els conceptes que entren com a costos externs son:

Accidents, Soroll, Contaminació atmosfèrica, Canvi climàtic, Natura i paisatge i Efectes urbans.

Algunes dades importants d'aquest estudi son:

El cost total extern es valora en 650.275 milions d'euros/any (que representa el 7,3 % del PIB del conjunt de països de la UE- 17).

El canvi climàtic és el component més important, amb un 30% de l'indicat cost total extern.

La contaminació atmosfèrica representa el 27% i els costos per accident el 24%.

Amb referència sempre al cost extern total, el mode o forma de transport més impactant és el transport per carretera que origina el 83,7 %. El transport aeri ocasiona el 14%, i el ferrocarril ocasiona el 1,9%.

Els costos externs mitjos que també és presenten a l'estudi son molt interessants. S'expressen en aquestes unitats:

En l'unitat referent als viatgers, el cost mitjà seria el que representaria transportar 1000 viatgers un quilòmetre i en l'unitat referent a les mercaderies el cost mig seria el que representaria transportar una tona un quilòmetre.

En el sector del transport de viatgers, els automòbils privats tenen un cost extern mitjà de 76 euros per 1000 viatgers-quilòmetre i els costos ferroviaris son de 22,9 euros (una xifra 3,3 cops inferior).

En el sector de les mercaderies, els costos externs mitjans del transport aeri son significament més elevats que la resta dels altres modes de transport motivat pel fet que els avions transporten mercaderies d'alta qualitat i baix pes específic.

Els costos externs mitjos pels camions pesants ascendeixen a 71,2 euros per 1000 t.qm, és a dir, quatre cops superior al cost extern mitjà ferroviari que és de 17,9 euro.

Referent als costos de congestió, que són els que representen el cost per un ús no eficaç de les infraestructures existents (saturació de carreteres etc.), es valoren per als països de la UE-17, any 2000, en 63.000 milions d'euros.

Ja es veu que son costos elevats i que dona un balanç força negatiu principalment el transport en cotxe i camió.

A partir d'aquí, en l'estudi es proposa internalitzar els costos externs, és a dir introduir els costos monetàriament en la

factura de responsabilitat automobilística, a través de mesures com:

Implantació d'una taxa per camions pesants, impulsar peatges d'automòbils en zones urbanes, impulsar un escenari europeu comú per al preu del combustible amb l'inclusió del transport aeri internacional, limitacions de velocitat, efectuar millores en el comportament acústic i energètic dels ferrocarrils i altres mesures.

La internalització dels costos externs no és la solució més eficient pels problemes que ocasiona el transport ja que la solució seria domesticar-ho, però al menys ens dona una panoràmica monetària de la situació real. Aquestes mesures internalitzadores no son fàcilment acceptades pels usuaris. Es vol assenyalar que, en contra del pensament actual, és a partir de la intervenció reguladora de l'Estat que es poden introduir aquestes mesures d'internalització no acceptades.

Existeix una postura molt poc intervencionista de l'Administració que va a favor de l'automòbil tant aquí com a la resta del món i principalment als EUA. Contínuament es publiquen xifres de vendes i matriculacions que incrementen el problema. Així, quan es diu que les vendes de turismes van batre un nou record estatal amb matriculacions superiors referents a l'any passat, no es veu cap reflexió política sobre l'espai que ocuparan aquests nous vehicles, ni sobre la contaminació que ocasionaran, ni sobre els costos que representaran aquestes noves matriculacions.

Una de les causes d'aquesta posició favorable de l'Administració es que el cotxe es la vaca sagrada de la voracitat impositiva:

“Hisenda va recaptar un 12,6% més d'impostos que graven l'adquisició de vehicles l'any 2004, la recaptació va ser de 4.311

milions d'euros segons ANFAC.

L'impost de matriculació, competència de les comunitats autònomes va ser de 1.243 milions per a totes elles amb un creixement del 8,3%.

ANFAC assegura que la càrrega fiscal que suporta l'automòbil a Espanya excedeix els costos externs que genera.

Ja es veu aquí que l'interès de l'Estat es recaptador. Hi estem d'acord que es gravi el cotxe, però en quina proporció?

Com a usuaris voldríem la menor recaptació possible. Segons ANFAC ja es grava massa. L'administració encara voldria gravar més però té tot el sector automobilístic controlant, l'ecologisme postula per la inflexió de la producció i aplicació d'energies alternatives.

On està l'equilibri d'aquesta complicada equació?

ALTERNATIVES

La problemàtica que ocasiona el transport no escapa a ningú. Molts polítics i funcionaris de l'Administració alerten de les conseqüències negatives que el sistema de creixement de la mobilitat està produint i també estan d'acord que no es pot seguir indefinidament amb els criteris actuals de creixement il·limitat sense que el sistema es devori a ell mateix. Així surten una sèrie d'alternatives oficials postulades des de l'Administració, però que son tímides propostes ja que l'Administració ha apostat decididament pel "lobby" automobilístic.

Les alternatives que des de les institucions de la UE es propugnen passarien, al menys en els seus enunciats per mesures clàssiques com la millora del transport públic, l'utilització d'energies alternatives, l'impuls del ferrocarril convencional, la potenciació de zones per vianants, vehicles alternatius, etc.

Des de la Comissió Europea es manifesta que s'han d'impulsar alternatives al cotxe. L'objectiu seria aconseguir la inflació de l'increment de mobilitat a les carreteres cap a altres maneres alternatives com ferrocarril o altres mitjans de transport públic. Però realment, davant de la relativament baixa inversió a Europa i a l'Estat espanyol en aquestes maneres alternatives en comparació amb les inversions en carreteres, el que realment succeeix és que la mobilitat viària s'incrementa cada dia.

Existeix a Brussel·les un emmascarament polític de la realitat al informar que s'estan aconseguint millores.

Al nostre Estat, s'afirma institucionalment que s'està treballant per la sostenibilitat del trànsit impulsant alternatives com el ferrocarril, quan el que realment s'està impulsant són les autopistes i autovies per la circulació viària i l'AVE. Aquesta política institucional de transport ens ha portat a una distribució modal d'un 90,2% per a la carretera i no arriba al 6% pel ferrocarril.

S'hauria de produir un canvi total en els programes d'infraestructures de l'Estat espanyol que passarien per prioritzar la xarxa bàsica ferroviària a 160 Qm/h, utilitzar menys recursos en AVE, potenciar el transport públic d'autobusos, i ja dintre de les ciutats potenciar també molt més l'ús de les bicicletes i potenciar zones i trajectes de vianants. Aquestes alternatives no es posaran en marxa seriosament si no hi ha un ampli consens polític, econòmic i social que les demani. Lamentablement no existeix aquest consens social l'AVE i les autopistes es mengen els pressupostos d'infraestructures.

A la resta d'Europa, segons un document elaborat per l'Agència Europea del Medi Ambient, tampoc s'està produint el canvi modal. Mentre que la longitud de xarxa d'autopistes a

Europa ha augmentat més del 70% des de 1980, la longitud de les línies ferroviàries convencionals han disminuït el 9%.

L'automòbil impulsa les carreteres i provoca enormes despeses socials i ecològiques. S'està fent un mal ús d'un avenç tecnològic i per aquest motiu s'ha d'enfocar el problema. No es pot acceptar el creixement il·limitat del sector buscant la producció de dos cotxes cada segon. S'ha de cercar la solució del problema amb mesures a curt, mig i llarg termini.

A curt termini s'haurien de consolidar les propostes "oficials", però a llarg termini s'han de proposar alternatives més radicals com l'inflexió de la producció. És una idea que sembla descabellada però que és molt racional. És una proposta que no agrada a la majoria de la societat. Tots tenim dependència directa o indirecta del sector. És pràcticament impossible que la societat productiva faci un plantejament de disminució de la producció automobilística que, s'ha de dir, es troba ja en greus problemes de saturació i està provocant pèrdues de llocs de treball. És evident que aquesta mesura hauria de complementar-se amb altres mesures. La producció de transport públic podria absorbir en part la inflexió en la fabricació dels vehicles privats. Altres solucions obligarien a replantejar seriosament la globalització actual. És una utopia necessària que des del pensament ecologista i alterglobalitzador s'ha de proposar. A continuació s'explicarà perquè no s'avança en les mesures teòriques alternatives que podrien ajudar a resoldre el problema i a trencar el monopoli del pensament únic sobre la mobilitat.

L'ideari dels defensors de l'actual model econòmic referent a l'increment de mobilitat és que l'augment de les infraestructures són el millor remei al problema i el factor primordial per al creixement econòmic. Per a ells tots els problemes de transport que planteja el creixement son assumibles si finalment s'acon-

segueix l'objectiu del progrés productiu. En aquest pensament es troben quasi tots els partits polítics parlamentaris així com les Cambres de Comerç, institucions com Diputacions, Generalitat, Fomento, etc.

La denominada “planificació territorial” també va en el sentit de promocionar la mobilitat per carretera creant ciutats disperses en les que cada persona ha d'entrar i sortir diàriament dels grans nuclis poblacionals i de les àrees de serveis, escoles, centres comercials, hospitals, centre d'oci etc. Aquest enfocament serà comentat posteriorment però és evident que, dins de les alternatives, ha de imposar-se una planificació en la que prevalgui la proximitat sobre la ciutat difusa.

Per inflexionar la tendència del creixement de la mobilitat s'hauria de produir un canvi en profunditat de molts dels paràmetres econòmics actuals. Però és evident que els interessos de les grans companyies d'automòbils, els interessos de les companyies petroleres, de les concessionàries d'autopistes, de les empreses constructores, de les immobiliàries, bancs i caixes que financen les infraestructures, partits polítics majoritaris, alguns sindicats etc... van en contra de la inflexió d'un problema que els Ajuntaments i altres institucions intenten tímidament apaiagar però amb pocs resultats pràctics.

Entre les actuacions positives que s'han aconseguit destaquen l'aplicació d'alguns criteris de pacificació de tràfic a ciutats i pobles de Catalunya, la potenciació, (relativament baixa encara), del transport públic, la construcció de metros, la creació de noves línies d'autobusos i tramvies, zones de vianants, etc...

Per potenciar realment el transport públic, s'ha d'aconseguir el finançament necessari cosa difícil actualment en la política de grans inversions. És un problema de prioritats

pressupostaries. O es defensa l'Estat social o no hi haurà diners pel transport públic.

Falten també recursos per l'aplicació i investigació d'altres tecnologies en el camp dels combustibles o en vehicles alternatius.

En el transport ferroviari s'ha de dir que les actuals directives del govern espanyol apunten a un relançament del transport de mercaderies per ferrocarril però sense modificar l'esquema de TGV o AVE, és a dir grans inversions en alta velocitat i modificar algunes línies convencionals. Amb aquesta solució no es resol el problema de transportar mercaderies per carretera. Les vies TGV a 350 Qm/h son difícilment adaptables a mercaderies degut al gran manteniment que necessiten, a la limitació de carrega que accepten i també a la saturació horària (és a dir al tenir el TGV preferència, els mercaderies hauran d'esperar). La circulació de nit de trens de mercaderies és difícil degut al manteniment de vies que s'ha d'efectuar per a la seguretat de l'AVE. Un gran problema afegit és la directiva europea que no accepta el pas de mercaderies perilloses per túnels a les ciutats.

Amb la solució de conservació i millora de les vies actuals, l'aeroport i el port de Barcelona, podrien estar millor comunicats amb les ciutats per un tren pendular, que és un tren que s'inclina als revolts, a velocitats punta de 230 qm/h, i mitjana de 160 qm/h i que té l'avantatge de que es pot aturar a les ciutats intermèdies a costos molt inferiors. Per aquesta via d'ample europeu podrien passar trens de mercaderies ja que les vies accepten 22 tm i inclòs 32 tm per eix en contra les 17 tm que accepta la via AVE. Aquesta és l'alternativa que defensa COPALTAV (Coordinadora per una alternativa al tren d'alta velocitat).

Per distàncies superiors a 400 qm. existeixen ofertes aèries que competeixen amb avantatja amb l'AVE. A més, amb una bona via ferroviària per mercaderies no farien falta ampliacions d'autopistes. Fins aquí la situació real del canvi de manera de transport.

Entre les alternatives que s'han de potenciar existeixen també altres projectes institucionals i no institucionals en el sector del transport que busquen l'eficiència i l'estalvi energètic.

Els EUA, Japó i Europa han iniciat programes ambiciosos per l'utilització de l'Hidrogen com a combustible alternatiu al petroli. La proposta és utilitzar energies renovables (o també nuclears) per a produir hidrogen i després convertir-ho en electricitat que alimentaria el motor elèctric d'un cotxe. Alguns es decanten per una producció centralitzada d'hidrogen que condueix al problema de la construcció de canonades amb inversions de milions d'euros i d'alt risc. Aquesta alternativa no és fàcil ja que es necessita gran quantitat d'energia en el procés de fabricació, és perillós i és podrien produir grans perdudes.

D'altra banda la contribució de les energies renovables avança per tot el món (es consideren dins d'aquest sector les basades en transformar energia marina, geotèrmica, solar tèrmica, solar elèctrica fotovoltaica, eòlica, petites presses hidràuliques, i biomassa).

Amb permís de General Motors, Chrysler i de les empreses petroleres entre d'altres, l'esforç productiu de l'automoció hauria de passar progressivament al sector de vehicles utilitzant energies alternatives.

Si no es comença ara el canvi, quan el petroli finalitzi el seu cicle, serà el regne de la ferralla.

Alguna Administració com la francesa ja està intervenint

amb regulacions en les seves marques automobilístiques però és una excepció. Els gerents de les grans marques d'alemanya es manifesten contraris a postures interventores com les de França

L'altre solució seria no fer res i continuar amb l'increment imparabile de les vendes fins a la congestió total.

El mercat competitiu del sector, està provocant la disminució dels marges de benefici per a totes les marques amb un continu degoteig d'assalariats.

La modernització del sector cap a tecnologies alternatives dependrà en última instància dels grans fabricants dels EUA. És va saber que el secretari d'energia de EEUU va tenir contactes amb el sector de l'automòbil i el seu partit republicà va obtenir una gran quantitat de dòlars de les empreses d'automoció durant la campanya electoral per a continuar amb el "laissez faire".

La política dels Estats Units d'Amèrica "accepta" del sector de l'automòbil la "subvenció" privada als programes de demòcrates i republicans però evidentment, el sector automobilístic passa factura i s'ho cobra en avantatges fiscals i la impulsio de l'actual model de saturació del mercat.

Amb aquesta política és impossible qualsevol intent estabilitzador.

EL PETROLI

El petroli impulsa el 95% del transport mundial. Donat que el mercat ve controlat per empreses de gran dependència amb els EUA, per millor entendre la problemàtica petrolera ens hem de fixar en la política d'aquest país. Segons el Departament d'Energia dels EEUU, la demanda interna, s'incrementarà un 57% del 2001 al 2025, previsió que provocarà més tensions i, lamentablement, més guerres pel control del petroli com la

d'Iraq. Els Estats Units d'Amèrica consumeixen aproximadament el 25% del petroli mundial però només posseeixen el 3% de les reserves. Per aquest motiu busquen desesperadament el control del petroli mundial.

El grup d'estudi sobre Política Energètica Nacional dels EUA, presidit pel vice-president Cheney, va arribar a la conclusió de que la seguretat energètica devia convertir-se en una prioritat, marcant-se com a objectiu el control de l'Orient Mitjà.

Dins de la problemàtica de les reserves de petroli és important assenyalar les prediccions científiques del nord-americà Hubber, que ja va indicar pels anys 70, que s'estava arribant a la meitat de les reserves petroleres dels EUA i que a partir d'aquests anys l'esforç per treure un barril de petroli, donada la profunditat i dificultat en accedir, podria significar el consum d'un barril de petroli en energia. També assenyalaria que podria succeir el mateix per a les reserves de gas. No se li va fer cas i es va arribar a la crisi petrolera dels anys 80.

A la resta del món també s'està produint un consum excessiu de petroli. Davant la falta de control del consum de petroli en tots els països industrialitzats, tot fa pensar que la tendència no va precisament a favor de les energies netes sinó de les més contaminants i cares com l'energia nuclear.

Aquí és obligat recordar l'antic programa nuclear de les empreses elèctriques espanyoles que s'intentava implantar a l'Estat en els anys 1973-75 i que va donar com a reacció a la mobilització popular antinuclear. Amb grans grups de ciutadans i d'Ajuntaments es va aconseguir reduir els 37 reactors previstos per a final de segle fins als 9 que hi ha actualment a l'Estat espanyol. No s'han d'oblidar aquestes lluites com referent per preparar la propera batalla en contra les campanyes pro-nuclearització mundial que ja s'estan impulsant.

Un factor ambiental que obliga a un canvi urgent de la política de transport i petroliera és la contaminació atmosfèrica que es produeix al cremar combustibles fòssils. El transport és un dels generadors més importants de contaminació atmosfèrica que influeix en el canvi climàtic. L'increment de la mobilitat provoca emissions de CO₂ que causen l'escalfament de la terra. La influència de l'ús de combustibles fòssils en el canvi climàtic ha estat admès pel Panel Intergovernamental sobre Canvi Climàtic (IPCC) un organisme auspiciat per les Nacions Unides que uneix a 2.000 científics de tots els països.

Els acords subscrits per l'Estat espanyol per aconseguir el protocol de Kioto imposaven que les emissions espanyoles de CO₂ no podien créixer més del 15% respecte a les de 1990. Aquestes emissions totals han augmentat fins més del 40% en 2004.

S'ha de dir que el país que més contamina és USA que es nega a signar l'acord de Kioto.

Els grups de pressió van pagar als republicans perquè durant el seu mandat no s'aprovés l'acord de Kioto.

La "Coalition for Vehicle Choice" s'oposa a la regulació en el sector dels combustibles fòssils i van aportar diners en anteriors campanyes republicanes.

També altres empreses com Exxon contribueixen al desgavell atmosfèric:

"Durant la campanya del 2000 Exxon Mobil va dedicar 1.223.972 dòlars a patrocinar la campanya republicana. Exxon Mobil ha pressionat al govern dels EUA perquè abandoni el Protocol de Kioto. Finalment va aconseguir-ho en el mes de març de 2001, i també va aconseguir que financessin les campanyes en contra del protocol" (reculls de premsa).

Actualment s'apliquen un munt de mesures compensatòries i de mercadeig de la contaminació per CO₂ per intentar acom-

plir amb Kioto que ens allunyen totalment del fons de la problemàtica. Existeix un excessiu relaxament dels gestors polítics sobre el tema ja que pensen que amb el mercadeig de compra i venda de la contaminació atmosfèrica les coses s'arreglaran.

D'altra banda la solució energètica per l'utilització de gas, menys contaminant, tampoc és eterna. Alguns calculen que hi ha reserves només per uns 100 anys.

Que pot succeir després? Energia nuclear, biomassa, etc... Només els inconscients és tranquil·litzen pensant que ja s'inventarà alguna cosa. O es potencien de forma definitiva les energies alternatives o anem directament al camí nuclear i per tant a l'encariment energètic que tal model suposa a més del molt elevat risc de les deixalles radioactives i la potenciació de la indústria armamentista nuclear.

Un món ple de centrals nuclears és el més insegur dels móns. En aquest sentit s'està efectuant una campanya per que s'abandoni el projecte de la UE denominat Euratom que dona suport totalment a l'energia nuclear a través de fons públics.

Evidentment fan falta recursos per impulsar alternatives. Els recursos existeixen però s'escapen en despeses absurdes. Només en el que es gasten els EUA en la guerra d'Iraq es podrien efectuar grans millores en tecnologia alternativa automobilística i en la investigació de les energies renovables.

La pujada dels preus del cru en els 9 primers mesos de 2004 ha estat quasi d'un 70%. Exxon Mobil, que és la major petrolera mundial, ha guanyat en el tercer trimestre de 2004 un 56% més que en el mateix període de l'any anterior i British Petroleum (BP), la segona empresa mundial, va guanyar un 56% més que l'any anterior en aquest tercer trimestre. Altres empreses del sector també han guanyat proporcions similars. Uns guanys que contrasten amb els problemes que l'alça dels

preus està provocant en la majoria de ciutadans. L'impuls de la mobilitat i la construcció de carreteres per les que circularan vehicles que cremen combustibles fòssils son de gran utilitat, per aquestes empreses, i no només per a elles. Recordem la gran taxa impositiva que existeix dins del preu del combustible.

L'Agència Internacional de l'Energia AIE calcula que durant el període 2002-2030, el consum global de cru creixerà a un ritme anual de 1,6% passant de 77 a 121 milions de barrils diaris (mbd). La AIE reconeix l'existència de grans incerteses per concretar la disponibilitat de cru per al consum.

Tot plegat ens deixa prou escurats i preocupats.

EL TRANSPORT DE MERCADERIES

La congestió del transport a les carreteres, com ja s'ha dit, ve motivada per diverses causes com el creixement de la motorització, el creixement demogràfic, per les polítiques territorials, per la deslocalització, per falta d'inversions en ferrocarril, etc... Totes aquestes circumstàncies ocasionen el transport de contenidors i mercaderies per carretera, un transport que últimament s'ha incrementat de manera desmesurada per la pràctica de manufacturar els productes en els països amb mà d'obra barata i practicar el sistema d'estoc zero. Treballar amb estoc zero és un criteri àmpliament implantat per l'actual globalització ja que evita immobilitzats i estalvia en magatzematge i costos. Però si no hi ha estoc s'ha d'incrementar el transport a la màxima velocitat i "just in time", és a dir, lliurament sense cap demora.

Aquesta congestió de contenidors per Europa és, segons la UE, la principal justificació per la construcció urgent d'infraestructures ja que, diuen, és una amenaça per la pèrdua de competitivitat i productivitat en les empreses. És curiós que les carreteres es saturen de camions, molts dels quals transporten

cotxes i peces semi-elaborades per a vehicles que encara congestionaran més. Així, els vehicles a motor congestionen doblement i causen problemes durant i després del muntatge.

Segons dades de la UE, si no s'adopten mesures urgents l'increment de trànsit de camions entre 1998 i 2010 serà un 50% superior a l'actual.

És evident que el sistema de transport europeu es troba en dificultats.

El Llibre Blanc del Transport de la UE, ja citat anteriorment, proposa 60 mesures per reduir l'increment de transport de mercaderies per carretera entre 1998 i 2010 dins de l'actual model productiu. Així, si s'accepten aquestes propostes, es passaria del 50% d'increment de transport de mercaderies inicialment esperat, a "només!" el 38% sobre el transport de 1998. Entre aquestes mesures estan la construcció de més infraestructures transnacionals i donar prioritat al transport ferroviari, marítim i fluvial. Respecte a la potenciació del transport de mercaderies per ferrocarril, es proposa també privatitzar aquest transport per gestionar millor la seva facturació, segons els criteris de l'AGCS (Acord General de Comerç i Serveis). Recordem que son privatitzades preferentment les línies de gran trànsit que són les que donen beneficis i no les de poc trànsit que necessiten ser finançades en moltes ocasions amb les altres més rendibles.

La conseqüència és el tancament de línies que son necessàries en comarques deprimides de poca densitat de població o la inversió obligada per part de les comunitats autònomes que accepten les transferències dels serveis ferroviaris, de gran quantitat de diners públics per a mantenir-les. Malgrat aquestes mesures, el compliment de l'objectiu de la UE del 38 % serà realment difícil.

Es vol passar del 8% del transport de mercaderies per ferrocarril al 15%. És un percentatge que encara hauria d'incrementar-se. A Catalunya es potencia el ferrocarril d'alta velocitat amb vies de molt baix rendiment per mercaderies i serà impossible aconseguir aquest ratio si no es fa una via pròpia per aquestes. Criteri compartit pels directors del port de Barcelona, Tarragona i ara sembla que també pel Govern tripartit però no es vol renunciar a l'Alta Velocitat a 350 Qm/h que, segons manifesten, és sagrada.

Existeix el projecte denominat NEW OPERA presentat per l'iniciativa privada i que podria ser finançat parcialment per la UE per construir o millorar 15.000 qm. de vies de mercaderies per tota Europa. A l'Estat espanyol s'inclourien 4.000 qm. de vies per aquest ús (les vies actuals de RENFE, amb canvi d'amplada, per les que passarien els trens "borreguers" i mercaderies i que obligaria als viatgers de les estacions intermèdies a viatjar molt lentament). Existeixen altres projectes similars impulsats per organismes oficials però, quasi sempre, els projectes de trens per mercaderies es deixen per més endavant.

Com a resum de tot el que s'ha explicat en aquest capítol es podria dir que la mobilitat, en les condicions actuals, ens porta al caos territorial i ambiental. L'impuls de la producció automobilística i d'infraestructures no pot seguir indefinidament al ritme que marca el mercat. S'han d'iniciar les alternatives indicades en el model productiu i en el model energètic. També s'ha de potenciar el transport públic, efectuar grans inversions en ferrocarril de mercaderies, construcció de carreteres amb paràmetres de sostenibilitat, planificar el territori amb plans de concentració urbana i apaivagar el tràfic de les ciutats.

Capítol III

L'IMPULS ECONÒMIC DE LES INFRASTRUCTURES

Les infraestructures estan impulsades per l'actual sistema financer europeu. S'ha de tenir en compte que la UE busca fórmules per a superar l'estancament econòmic europeu ocasionat per diversos factors entre ells la falta de competitivitat d'alguns productes a la que ens ha portat la lliure circulació de capitals i mercaderies dins del mercat global.

Una de les formules que es van proposar des de Brussel·les fa dos anys per impulsar el creixement Europeu es fonamenta principalment en aprovar un pla de desenvolupament sectorial amb una inversió extraordinària de 600.000 milions d'euros en infraestructures i investigació. L'impuls de les infraestructures donat per la UE és un projecte de transport però també és, fonamentalment, un projecte financer complex que, segons alguns teòrics, aconseguiria l'estabilitat del comerç europeu gràcies al creixement del PIB a que ens portarien les grans inversions en infraestructures. Com a conseqüència es mantindria així un euro sòlid davant de les principals potències competidores, com EUA i Japó, i les seves divises el dòlar i el yen.

El problema, sempre des del punt de vista de Brussel·les, és com aconseguir l'enorme despesa prevista per construir infraestructures i invertir en recerca sense augmentar fins ara l'intocable dèficit públic. Amb pressupostos públics ajustats a tota Europa, els estats no poden invertir el que seria necessari per

tirar endavant el pla de la UE. Causes de la manca de recursos són entre d'altres, algunes polítiques de menor pressió fiscal i l'elevat endeutament existent en la zona Euro que és del 70,7%.

No s'han fet públics els resultats sobre el creixement aconseguit a dos anys vista de l'inici del programa d'execució de les infraestructures, només coneixem les grans dificultats existents per poder finançar el que s'ha projectat.

Igual que a Brussel·les, Catalunya, seguidora del mateix model econòmic, poc ha modificat amb el nou govern la política d'impulsar infraestructures costi el que costi ja que segons defensen, són el motor primordial de l'economia. Per aquest motiu, prioritàriament es busquen fons per finançar-les.

Algunes entitats com Caixes, Cambres de Comerç i altres, valoren la inversió necessària a Catalunya per exhaurir el dèficit que patim per la manca d'inversió històrica estatal en els últims anys en la construcció d'infraestructures en 6.000 milions d'euros. S'ha d'invertir en infraestructures, però també és cert que existeixen altres prioritats segons els punts de vista dels agents socials. Millor seria entrar en la discussió i reflexió conjunta sobre en quines infraestructures s'ha d'invertir, quin és el cost assumible i les alternatives que es podrien plantejar, però no es fa així. L'Administració, amb una visió econòmica monolítica, defensa l'estricta relació entre PIB i infraestructures i no hi vol veure altres aspectes socials i econòmics.

És un debat complex, però seria enriquidora la discussió sobre aquest punt que segurament donaria una visió diferent a la que dóna l'Administració sobre la necessitat d'infraestructures. Lamentablement es practica la decisió unilateral i poc participativa dels departaments de la Generalitat, Fomento etc., a pesar de les contínues manifestacions a favor de la democràcia participativa.

Es gasta molt en infraestructures, però la falta de capacitat financera del Ministeri de Foment i de la Generalitat, agreujada per la falta dels fons estructurals de la UE, provoca no només que sigui difícil finançar obres noves sinó que les que estan ja en marxa s'eternitzen per la lentitud en què arriben els fons. És un fet reconegut en els informes de l'Administració de l'Estat.

No hi ha gran capacitat d'endeutament per part de les Administracions. Cal recordar que el pacte d'estabilitat monetària de la UE dins de la competència financera mundial demana als països no superar el dèficit públic del 3% del seu PIB que significa no gastar diners públics sobre aquest límit i per tant controlar inversions públiques de les partides pressupostaries. Per aquest motiu, el finançament amb fons públics té un sostre important.

El sector públic pot aconseguir finançament dels pressupostos generals dels Estats, també a través del Banc Europeu d'Inversions (BEI) i d'altres similars. Un problema afegit en aquest cas és que ja no es podran donar les excepcionals condicions pel finançament públic a través del BEI sinó que s'aplicaran les mateixes condicions que els bancs privats (així ho reflexa la denominada nova Constitució europea). En aquest context de restricció de la despesa pública estatal, els fons econòmics i els recursos per finançar infraestructures hauran de provenir també i en forma important del sector privat. El finançament privat vindrà d'emprestits d'entitats que, com és lògic, buscaran primordialment alta rendibilitat i donaran l'opció de grans terminis d'amortització, és a dir l'encariment del producte.

En la situació actual en què Catalunya i l'Estat s'aboquen en grans despeses en obra per sobre de les seves possibilitats, l'endeutament a mig i llarg termini està produint un greu des-

viament del pacte d'estabilitat que serà notori quan aflorin els dèficits amagats en empreses de gestió i en emprèstits privats.

El director General d'Eurostat (oficina estadística de la UE) anuncià els dubtes que té sobre les despeses declarades de determinades infraestructures que s'estan executant a l'Estat com l'AVE i altres costos procedents de les comunitats autònomes, que influeixen directament en el dèficit declarat i l'endeutament.

Una partida important que fa pujar el dèficit de l'Estat del 2004 és el deute de RENFE així com inversions realitzades a través del GIF (gestor d'infraestructures ferroviàries).

Recordem que s'intenta, per sobre de tot, l'increment del PIB. És interessant fer un comentari sobre l'acceptació com a dogma de l'increment del PIB, per mesurar la bondat de la situació econòmica d'un país.

Es diu que l'economia va be quan creix el PIB. El càlcul del PIB és una representació purament monetària dels factors que regulen el creixement. La inversió en infraestructures incrementa el PIB però és evident que si és prioritzant les carreteres, altres partides d'índole social com els costos ambientals i costos externs queden relegats. El cost en terminis ecològics i socials del creixement d'un punt de PIB no té consideració alguna i no ha de ser així.

No es pot aconseguir un desenvolupament sostenible si es continua mesurant la temperatura del país amb un termòmetre espatllat.

Existeixen estudis de prestigiosos economistes que arriben a un nou concepte de PIB corregit amb paràmetres, no solament econòmics, sinó ecològics, socials i altres (com la taxa d'atur, estat de la sanitat en el país, estat de l'educació pública, etc.)

Aquests paràmetres donarien una perspectiva diferent a

l'actual creixement purament monetari del PIB, que mantenim com a indicador fiable.

Després d'aquesta incursió en el PIB, seguint amb la línia argumental anterior sobre el cost de les infraestructures, s'ha de dir que, conseqüència indesitjable del finançament d'infraestructures tal i com s'està proposant, és la disminució d'altres partides que no entren com prioritàries i que no poden entrar perquè no hi ha fons per a totes. Les que reben són en moltes ocasions, i a pesar de les bones intencions d'alguns, les partides pròpies de l'estat de benestar, com la sanitat i altres. Recordem que lamentablement segons el neoliberalisme, l'estat del benestar ha de ser desmuntat el més ràpidament possible, i així s'està fent.

Existeixen programes importants a l'Estat Espanyol i a Catalunya subvencionats per la UE i que esperen fons per infraestructures. En el govern del Partit Popular existia el Pla d'Inversions (Pla de desenvolupament Regional 2000-2007) que proposava la construcció de 13.000 Qm d'autopistes i autovies, més de 7.200 Qm d'AVE que ens situarien en els primers llocs d'Europa en xarxa bàsica i en alta velocitat. No és un projecte d'inversions en infraestructures molt adequat a les nostres necessitats perquè encara tenim importants dèficits en xarxa secundària i en ferrocarril en comparació amb nostres veïns europeus.

Aquests i altres projectes que es proposaran es tiraran endavant generant endeutament.

El gestor d'infraestructures ferroviàries (GIF) i altres entitats públiques-privades son les entitats responsables d'execució i finançament de molts projectes d'infraestructures. Amb pressupost propi, el GIF té un dèficit que no computa com a dèficit públic, es coneix que l'endeutament del GIF es situarà en 11,24 milions, com a conseqüència s'agreuja perillósament el deute a

generacions futures. Això no solament succeeix amb el GIF sinó amb altres entitats com ADIF, etc.

S'acompliran els criteris del pacte d'estabilitat de Maastrich amagant endeutament de la comptabilitat de l'Estat. Aquesta fórmula és molt practicada i acceptada per la UE.

S'han descobert alguns números amagats del govern anterior del PP de despeses no declarades en relació a institucions relacionades amb obres del GIF (gestor d'infraestructures ferroviàries), AENA i RENFE. La despesa oculta és de 6.140 milions d'euros, però la primera declaració de Solbes, Ministre d'economia del PSOE, no va proposar actuacions per ajustar la despesa sinó que proposa la inversió en infraestructures a pesar de l'endeutament, és a dir, prioritza la despesa en infraestructures genera més deute, i sacrifica altres prioritats dels pressupostos.

Les prioritats del nou Govern Socialista, són la redacció d'un nou pla d'infraestructures de transport i diferents plans sectorials per executar el màxim de projectes, així com la construcció d'habitatges respectant els acords sobre el dèficit imposat per Maastrich, és a dir, el govern del PP i el govern d'esquerres en el tema d'infraestructures no difereixen en el fons, i tampoc s'acompliran realment els acords de Maastrich.

Si es prioritzen els sectors de l'obra pública i privada a l'Estat Espanyol i a Europa és perquè els economistes orgànics no veuen altres fórmules per aconseguir un creixement del PIB en un moment difícil degut a la globalització. Aquesta és una idea molt important per entendre aquesta obsessió per omplir el territori d'obres. A part de les inversions en infraestructures, també s'apunta com a solució la inversió en Investigació, perquè és la que donarà el valor afegit al producte i el "know. how" que permetrà dominar el mercat des d'empreses amb centre d'investigació europea.

Ens estendrem en aquest punt:

En el Govern del PP a l'Estat espanyol no s'arribava a les cotes europees de pressupost en recerca i desenvolupament per a que les nostres indústries pugessin competir en el mercat. El Pla Espanyol per Investigació i Recerca 2004-2007 plantejava aconseguir el 1,4 % del PIB en 2007 que no és molt (amb l'agreujament de què gran part d'aquest pressupost, el 27 % del total , s'en va en investigació armamentista, una de les indústries en les que l'Estat té gran interès).

La mitjana europea actual en I+D és del 1,93% sobre el PIB (països com França apliquen ara el 2,2% sobre el PIB). El baix percentatge de l'Estat espanyol en I+D, crea un greu problema per a la competitivitat de les nostres indústries.

Importants investigadors han manifestat que estem encara per sota del nivell dels països desenvolupats en I+D però que invertint menys pressupost del que costaria l'AVE s'aconseguiria situar la ciència al nivell dels països avançats.

L'increment de les partides d'investigació recerca i innovació son una constant en tots els països de la UE. Es tracta d'impulsar una Europa investigadora en front d'un tercer món que aporta la mà d'obra barata. Justifiquen aquesta política perquè diuen així es creen llocs de treball. A part de la injustícia social que aquesta tendència consolida (cada cop la riquesa està pitjor repartida entre països rics i pobres), no s'entreveuen millores en les condicions laborals i des del punt de vista territorial, que és l'objecte del nostre anàlisi, aquesta política d'incrementar contínuament I+D, no significa la disminució de la congestió del transport sinó al contrari ja que es creen ciutats de disseny i comando europees amb elevat I+D per que es fabriquin els dissenys tecnològics al tercer món i es transporten ràpidament per noves carreteres.

Seria interessant que algú estudies que succeiria si es potenciés el concepte d'investigació I+D en els països emergents.

EL FINANÇAMENT

Al ser el finançament públic i privat per infraestructures quelcom difícil d'aconseguir inclòs pels totpoderosos Estats, s'opta per buscar fons també en la venda de patrimoni propi de l'Estat com són les empreses públiques més rendibles.

Una bona part del finançament rebut per infraestructures té el seu origen en la privatització de les empreses de serveis públics.

Recordem que l'Acord General de Comerç i Serveis dins de la OMC (AGCS) té com a objectiu la privatització dels serveis públics en benefici principalment de les transnacionals. Amb la venda d'una empresa pública, l'Estat, rep uns diners, a continuació els treballadors de les empreses públiques son objecte del canvi de societat (nova empresa privatitzada) i després són regularitzats, és a dir acomiadats (els considerats menys rendibles) pels nous propietaris de l'empresa i del servei, per disminuir costos laborals. Els guanys de l'operació de venda de l'empresa pública s'inverteix en alguns casos en finançament d'infraestructures, i els beneficis que aquella empresa pública generava son traspassats al sector privat.

Aquest acord (AGCS) signat per tots els països europeus facilita el canvi de titularitat pública a titularitat privada de les empreses de transport, sanitat i educació, i en moltes ocasions també les infraestructures i el patrimoni.

Es pot utilitzar per efectuar el pagament de les transaccions del sector públic al sector privat el capital transnacional, ara sense restriccions impositives, ajudats per la nova constitució europea que estableix, dins de la seva normativa, la lliure

circulació de capital.

Existeix una convergència d'interessos polítics i econòmics perquè la implantació de les privatitzacions dels serveis rendibles s'accelerín al màxim ja que l'Estat rep diners al vendre les "joies de la corona" que a curt termini poden donar un rendiment polític amb l'aportació de diners per infraestructures, sempre ben rebudes per la majoria de votants, i d'altra banda, les empreses obtenen beneficis per serveis (abans beneficis públics), sense risc pels accionistes, que ingressaran dividendes no sempre massa alts però segurs (amb la tutela de l'Estat que afavoreix la recompra dels serveis privatitzats que no hagin complert les seves expectatives de beneficis).

Que els serveis ara gestionats privadament donen grans beneficis és fàcilment comprovable si s'observa com estan situades actualment les empreses de serveis en l'evolució de la borsa. Telefónica, Repsol YPF, Endesa, Iberdrola estan entre els sis primers valors de l'Ibex 35. Entre aquest sis, decideixen el 70% de l'evolució d'aquest indicador.

Durant l'època d'Aznar el producte de les privatitzacions de les millors empreses públiques de l'Estat va ser de 40.000 milions d'euros aplicats principalment en infraestructures com l'AVE, de baix rendiment social (ratio de viatgers sobre inversió), i es va posar al front de les empreses privatitzades a homes de confiança d'Aznar en societats com Argentaria, Telefónica, Repsol, Tabacalera, Iberia, etc. S'ha aconseguit així un creixement econòmic aparentment superior a la mitjana europea gràcies a unes aportacions monetàries fetes a l'Estat, però ja no s'ingressaran mai més beneficis per aquestes empreses en el sector públic. En altres paraules, s'han venut el nostre patrimoni.

Però el problema sorgeix amb les empreses públiques que s'han de privatitzar i estan fortament endeutades.

L'endeutament d'empreses com RENFE fa difícil la privatització. Es podria pensar en transferir el deute a les comunitats autònomes conjuntament amb el servei, però s'agreuja encara més l'endeutament de la comunitat autònoma. La solució oficial passa perquè l'Estat absorbeixi el deute continuant amb les vies com a infraestructura pública i privatitzar els serveis de trens, operadors privats, que circulen per aquestes vies. Aquests operadors estan lliures d'endeutaments i donaran beneficis als nous accionistes, alliberats d'un deute que pagarem entre tots.

Una forma de finançament són els "fons estructurals". Però ara sorgeix un problema afegit en el finançament d'infraestructures, ja que no es podrà confiar sempre en rebre fons públics europeus dels denominats estructurals.

Les pròximes perspectives financeres 2007-2013 fixaran el nou repartiment pressupostari no per quinze sinó per vint-i-cinc països que integren la UE, és a dir, hauran de baixar les subvencions dels fons estructurals per l'Estat Espanyol i el finançament públic d'infraestructures.

Espanya ha estat fins ara el major receptor de fons europeus de l'any 2002 amb 8.870 milions d'euros. Els fons estructurals europeus que s'han rebut són l'equivalent al 1,29 % del PIB que en gran part s'inverteixen en el ferrocarril d'alta velocitat. (El saldo financer a favor de l'Estat pel 2005 es veurà reduït a 5.629 milions d'euros en front dels 6.904 milions d'aquest any (2004).

Amb aquesta perspectiva, es busca el finançament privat amb gran interès, però aquest no acudirà a les obres de baix rendiment econòmic, sinó a les de menys risc pel capital. Aquestes infraestructures més rendible, avalades per l'Estat, són les autopistes de peatge, les línies de ferrocarril de gran capacitat, aeroports i ports, aigua, electricitat, telecomunicacions, etc... que estan en procés de ser privatitzades, si no ho estan ja. Els serveis

de baixa rendibilitat continuaran com a públics i les pèrdues es pagaran a través dels pressupostos de l'Estat quan abans es pagaven amb els beneficis dels serveis rendibles. (Per exemple, una bona facturació d'una línia ferroviària pagava una línia amb pocs viatgers).

El finançament per part de l'Estat de les infraestructures no ha estat prou clar dins del govern del PP, ja que, gràcies a la gestió del Ministre del PP, Cascos, estan compromesos en els pressupostos de l'Estat el 98,42% dels fons del 2004, així com el 91,22% pel 2005, el 78,18% pel 2006 i el 54,25 % pel 2007. Es creu que existeixen dèficits ocults en TVE i en el departament d'infraestructures ferroviàries que s'aproximen al 2% del PIB.

Com ja s'ha dit el ministre Solbes no vol disminuir inversions malgrat aquests endeutaments.

El "Ministerio de Fomento" del PP va incomplir els terminis i costos de les obres públiques. Segons un informe de la Intervenció Delegada sobre la gestió del departament en 2002, la gestió de Fomento ha produït desviacions de costos amb terminis i programes poc realistes que deixen grans endeutaments. S'ha de recordar que existeixen paràmetres econòmics d'obligat càlcul en els projectes, precisament per evitar el que està succeint. Aquests paràmetres, en el cas de l'AVE, s'han calculat matusserament tal i com s'ha pogut observar en uns estudis presentats finalment per Fomento després de ser sol·licitats reiteradament per diverses entitats, el que demostra la indefensió ciutadana davant de l'Administració. Ens referim a l'estudi de rendibilitat econòmica i social que estudia i demostra l'interès que per la col·lectivitat representa una determinada obra, és a dir, la relació entre despesa i usuaris i fins a quint punt l'endeutament de l'obra és assumible o és el caprici d'uns quants financers, constructors i polítics.

Aquesta pràctica de deixar endeutaments a les futures generacions també s'ha produït a Catalunya dins de l' anterior Govern de la Generalitat conjuntament amb les entitats de gestió tipus GISA etc. La Generalitat de Catalunya té un endeutament de 17.364 milions d'euros, què en res facilita a l'estabilitat pressupostaria de cara al futur.

Existeixen moltes altres formes de finançament privat i mixt en l'obra pública, una d'elles és el denominat peatge a l'ombra, que consisteix en cedir el projecte com a concessió a una empresa privada que s'encarrega de redactar-ho, pagar les expropiacions, executar les obres, garantir la qualitat de la reversió i explotar les instal·lacions durant el període de la concessió. La concessionària recupera la inversió amb el peatge dels usuaris i també pels pagaments acordats amb l'Administració. Hi ha garantia pel capital invertit ja que l'administració cobreix sempre un mínim de rendibilitat a la concessionària i en cas contrari assumeix les pèrdues. Aquí no paga tan sols l'usuari del servei sinó també el contribuent que és qui absorbeix el risc. És una privatització sense risc pel capitalista. L'Estat és el soci beneït que paga les infraestructures i regala els beneficis.

El llibre blanc de la UE proposava una modalitat de finançament que consisteix en invertir en una determinada infraestructura els ingressos procedents d'una infraestructura competidora (per exemple, els peatges d'autopista es traslladen a la infraestructura competidora, el ferrocarril).

Per part de la Generalitat és varen concedir, durant el govern de CiU, noves ampliacions en el termini de concessions a les Autopistes. Els grans beneficis que aquestes generen ja no podran ser traslladats a altres infraestructures (com s'està proposant a França amb el ferrocarril) ja que estaran ara compromesos durant molts anys en els comptes de les concessionàries.

L'avantatge amb la què han treballat les concessionàries d'autopistes sobre l'Administració és detectable en un exemple com el següent: Autema, concessionària d'autopista Terrassa-Manresa vol ser indemnitzada si es desdobra l'eix del Llobregat. El contracte d'explotació de l'autopista per Autema, Terrassa-Manresa, titulat per l'anterior Govern de la Generalitat, preveu compensacions per part de la Generalitat a Autema si es fan obres en altres carreteres pròximes que puguin disminuir el trànsit per l'autopista. Aquest contracte ha de ser anul·lat, segons fonts de la Generalitat actual, per ser contrari a l'esperit de la llei de transport, i mostra el tarannà de les concessionàries que han estat fortament contestades des de plataformes com la de Gelida.

Altres modalitats per recaptar fons per finançar infraestructures, són els impostos sobre els carburants o sobre la circulació de camions estrangers (cas d'actualitat a Alemanya) o també aprovar modificacions fiscals en els impostos a les concessionàries.

Una forma diferent de finançament és per crèdits participatius. Són crèdits públics que es recuperen quan la concessió comença a tenir resultats positius. Es tracta d'un pacte d'accionistes entre el sector públic i el sector privat amb majoria de capital privat. El soci privat aporta principalment el "know how" i la gestió. Al soci públic no l'hi és permès exercir el control administratiu ja que, al defensar l'interès general, es produeix un conflicte d'interessos.

Moltes alternatives proposades per racionalitzar el transport per un corredor poden ser refusades sense considerar-les perquè van en contra dels interessos de l'estatu quo. Per exemple: considerem un corredor, servit per una autopista de peatge i paral·lelament una carretera alternativa gratuïta. Existeix relació entre trànsit i tarifes de peatge per l'autopista en funció de la qualitat de la carretera alternativa. Els camions utilitzen les

carreteres nacionals i autovies per no pagar peatge. Si l'alternativa és bona el peatge baixa. A Girona, la N II fa anys que s'ha de desdoblar paral·lela a l'AP-7 i no s'ha executat. La N II desdoblada és una alternativa esplèndida a la AP 7. La realitat és que hi ha poc interès en buscar bones alternatives a infraestructures de peatge. El mateix raonament serviria per l'AVE i el ferrocarril convencional. Perquè arreglar la via del tren convencional que distreuria viatgers del servei AVE, ara privatitzat? S'ha de recordar el tracte de favor que la AP-7, per exemple, té als municipis de Girona en els que s'aplica una bonificació del 95% de l'Impost de Bens Immobles de cada municipi.

Aquestes diverses fórmules de finançament explicades i beneïdes per l'administració, donen avantatges al capital privat en la gestió i repartiment de beneficis.

Davant del dèficit real d'infraestructures i el dèficit fiscal que existeix a Catalunya, és evident que s'han d'exigir més recursos públics a l'Estat per construir o ampliar carreteres i ferrocarrils. Els assessors tècnics dels partits polítics majoritaris consideren que l'Estat espanyol hauria d'aportar el 19% de la inversió pública de tota Espanya. Però pel 2005 només s'ha arribat al 15,5%. Amb aquesta perspectiva, s'ha d'anar amb molta precaució en impulsar determinades infraestructures, ja que els endeutaments que provoquin poden anar-hi en detriment d'altres infraestructures i partides socials més necessàries.

Per aconseguir ingressos la Generalitat disposa, per ordre de recaptació, en primer lloc de l'IRPF, després de l'IVA i en tercer lloc del tribut que grava la venda d'immobles entre particulars denominat ASD i que té una previsió de creixement del 19,9% pel 2005.

Des del punt de vista recaptador, quant més vendes d'immobles millor. La Generalitat, que diu defensar el creixement

sostenible, té un gran interès en l'expansió del mercat immobiliari per les transaccions comercials que genera i per poder així recaptar més i invertir principalment en carreteres.

Fan falta inversions i no es vol ni sentir parlar de la més impopular de les mesures, pujar els impostos. La veritat és que la desconfiança sobre la destinació dels impostos, en temes fonamentals d'àmbit social, s'ha guanyat a pols entre altres motius per l'evasió de capitals de grans entitats financeres als paradisos fiscals. El 65,3% dels espanyols creuen que ja s'estan pagant molts impostos i el 74,3% creuen que els impostos no es cobren amb justícia. Realment abans de pujar impostos s'hauria de revisar la política fiscal per acordar com i a qui es pugen els impostos per redistribuir mes justament la riquesa.

En contra del que es pensa, la situació fiscal a l'Estat i a Catalunya no és de gran pressió. Els ingressos impositius estan per sota de la mitjana de la UE i no s'ha d'oblidar que la tendència Europea sobre la contribució dels ciutadans per cobrir necessitats socials és la pujada dels impostos.

La pressió fiscal es situa a l'Estat espanyol al 35,8 % sobre el PIB en l'últim any i continua cinc punts per sota de la mitjana de la UE-15. Les diferències fiscals entre els països de la OCDE, és a dir els més rics del món, son notables. A Suècia la pressió fiscal és d'un 50 % i als Estats Units és d'un 26 %.

La pujada d'impostos també té una conseqüència perillosa dins del món globalitzat... Les transnacionals practiquen el xantatge fiscal. Aniran on les carregues socials, ambientals i fiscals siguin menors, inclòs es creen en alguns països, zones franques específiques que actuen com a regnes de Taïfes sense fiscalitat controlable i on la situació dels treballadors i treballadores és dolenta.

En els països denominats "competitius" és practica comú bai-

xar al màxim els impostos sobre societats i el tipus superior de l'impost sobre les rendes altes, entre altres. Faltaran diners públics per a tot, inclòs per les carreteres. Lamentablement són molts el que estan d'acord en seguir aquest camí de contenció d'impostos. Competivitat i l'Estat del benestar son termes oposats.

A partir d'aquí, amb menys ingressos públics es consolida el finançament incrementant endeutaments. Així pel 2005, el govern de l'Estat ha autoritzat a FOMENTO una inversió de 2.504,8 milions d'euros fins a l'any 2008 en autovies gratuïtes finançades fora dels Pressupostos Generals pel mètode alemany, el que vol dir, no pagar fins a la finalització de l'obra. Aquest endeutament es sumarà a tots els endeutaments que s'estan acumulant de forma prou irresponsable.

No hi ha debat parlamentari sobre aquestes qüestions. A la majoria de partits polítics els interessa poc l'endeutament futur i volen en canvi construir quantes més carreteres millor. Així des de tots els estaments socials i polítics es manifesta:

“La falta d'infraestructures és l'amenaça més seria per al creixement de l'economia catalana i per la competitivitat de les empreses”.

És una frase incompleta en part certa, però que exagera la importància de les infraestructures en el creixement, ja que aquest dependrà molt més de la situació del mercat productiu, de la política financera, del ritme d'inflació nacional, de l'endeutament familiar i de les polítiques fiscals, de l'excessiva despesa interior, de la desindustrialització, etc...

S'ha de fer un comentari sobre la desindustrialització ara esmentada. L'Estat espanyol és el país de la UE-15 on el pes econòmic de la indústria és menor. S'han perdut a Catalunya 73.500 llocs de treball des de l'any 2002. Per aquest motiu, l'in-terès inversor es concentra en el sector de la construcció i dels

serveis. La situació del sector de la construcció està produint uns habitatges excessivament valorats i alguns economistes aconsellen que l'orientació de la política econòmica de les Administracions hauria d'anar cap a la reducció de la dependència de la construcció.

El debat ha de quedar obert en aquest tema, com en tants altres, però en el Parlament es discuteix molt sobre percentatges per infraestructures a Catalunya i poc sobre reformes en el finançament fiscal per infraestructures i en el dèficit a mig termini.

L'alternativa a l'excés d'obres i projectes futurs que amb la seva implantació consumeixen i continuaran consumint el territori és difícil. Es tractaria de buscar fórmules econòmiques que impulsessin infraestructures d'interès general decidides per tot l'espectre social i amb criteris de sostenibilitat (difícil concepte); també es tractaria d'estudiar quins corredors són els estrictament necessaris en un context de sostenibilitat. L'Administració defensa que sempre es busca l'interès general i que totes les carreteres són necessàries per donar servei a la circulació, al sistema productiu i al sagrat progrés, i és així en alguns casos, però la interpretació sobre quin és l'interès general és diferent segons des d'on es miri. No es tracta de fer apreciacions subjectives amb declaracions grandiloqüents sobre el que és l'interès general. Existeixen formes de mesura. L'interès general s'ha de demostrar amb els estudis financers de rendibilitat social-econòmica i de rendibilitat interna, etc... Estudis molt complexos i obviats en la majoria de projectes. S'han d'efectuar obres públiques, però, lamentablement no sempre s'executen o projecten les estrictament necessàries ja que en moltes ocasions es confon l'interès general del sistema productiu amb el de les persones. Referent a l'interès general del territori ningú hi pensa. És el gran oblidat.

Es poden i s'han de practicar polítiques econòmiques i territorials diferents a les que s'estan aplicant, però la veritat és que en el context politico-econòmic actual, és difícil plantejar directives amb incidència realment sostenibles sobre el territori. Una major consideració de respecte de les Administracions cap aquest, obligaria a una inflexió real del creixement, cosa molt difícil d'aconseguir ja que el model obliga a seguir un predeterminat creixement productiu a escala mundial, en un camí indicat per organismes com el FMI, G-8 (grup dels set països més industrialitzat més Rússia), OCDE, OMC, etc... Són aquests qüestionats organismes els que tenen com a objectiu establir les regles del nou ordre econòmic internacional sobre creixement i per tant, també estableixen indirectament el grau d'afectació d'aquesta economia en el territori, i influencien a les nostres Administracions públiques i partits polítics parlamentaris.

Actualment existeix un gran debat dins del moviment altermundista sobre la societat del creixement.

Es pot dir que inclòs en alguns països, es busquen fórmules per combatre els efectes negatius del creixement que propugna el neoliberalisme. És interessant comentar el cas de França que ha creat un grup dedicat a estudiar les conseqüències de la globalització en el control d'empreses estatals pel capital estranger i per a estudiar la disminució de deslocalitzacions, que es tradueixen en pèrdues de llocs de treball. Es tracta, amb aquest grup, de protegir els sectors estratègics en contra dels criteris del FMI.

EL MODEL TERRITORIAL

L'EXPANSIÓ

Si observem a vista d'ocell el territori de Catalunya es descobreix primerament que en les comarques influenciades pel Barcelonès, la taca d'oli del creixement urbà continua la seva extensió fagocitant a comarques veïnes

Després ens fixem en la costa. També el creixement d'edificis a la franja costanera ha arribat a l'expansió màxima històrica de la construcció, per formar quasi un espai continuat.

En la franja central o prelitoral s'inicia un procés de desenvolupament que comença ja a unir ciutats intermèdies.

A les comarques turístiques de muntanya el creixement de l'edificació imita el model extensiu i depredador de les parts més planes.

Si continua la tendència actual de creixement de la construcció i de les infraestructures, Catalunya es pot transformar en quelcom homogeni en la que el territori podria quedar tan triturat que no seria atractiu, ni industrialment efectiu, per la saturació de les àrees que obliga cada cop a més mobilitat. Com exemple de mobilitat, cada dia s'efectuen més de 11 milions de desplaçaments en l'àrea metropolitana, segons l'Entitat Metropolitana de transports, i continua creixent.

La tendència urbanitzadora poc a poc pot arribar a considerar quasi tot el territori agrícola de les planes de Catalunya com a urbanitzable per a convertir-ho en sectors de diversos

usos: residencials d'alta densitat, industrials o per a diferents modalitats com esbarjo, turisme, parcs temàtics, geriàtrics, grans hipermercats, centres logístics, etc, per a tot tipus de població, tant nacional com estrangera.

En aquest supòsit, les autopistes i autovies podrien acabar com carrers i els parcs naturals com jardins. La trama urbana s'estendria per formar una continuïtat entre poblacions. La mitjana anual d'ocupació industrial a la Regió Metropolitana de Barcelona RMB, entre 1998 i 2000 va ser de 177 ha. amb puntes de 300 ha. i existeix sol urbanitzable industrial per al menys 10 anys, encara que alguns municipis ja han edificat, o quasi, el 100% del seu territori.

L'expansió no és exclusivament un fenomen de les ciutats, també el camp s'està transformant, s'impulsen urbanitzacions disperses sense transport públic, petits polígons industrials de forçosa accessibilitat per vehicle privat, granges de porcs, centrals eòliques en espais PEIN, camps de golf, aeròdroms, pedres, infraestructures, carreteres, etc. que són de gran agressivitat i que s'estan escampant per tot el territori.

D'aquí que des de moltes entitats, associacions, grups ecologistes i altres grups alternatius que no participen en el punt de vista territorial oficial, que és principalment especulativa i uniformadora, es busqui la inflexió a tal creixement per protegir la personalitat pròpia dels pobles, de les ciutats i del sòl no urbanitzable.

LES INFRASTRUCTURES

Diverses infraestructures que afecten al territori s'estan projectant o realitzant d'acord amb criteris de creixement productiu. Aquestes construccions, com ara s'explicarà, actuen com artèries potenciadores del model expansiu que s'impulsa.

Els eixos vertebradors:

L'esquema vertebrador a Catalunya consta d'eixos de transport en la direcció nord-sud i eixos transversals est-oest. Aquestes carreteres vertebradores i ferrocarrils que es proposen, s'impulsen principalment per transportar mercaderies als centres consumidors centre-europeus. No es plantegen essencialment pensant en la mobilitat dels habitants de les comarques.

Des del punt de vista territorial, diuen els teòrics de l'Administració, els eixos actuen com una autèntica força organitzadora que equilibra el territori, però realment, en la majoria dels casos, el desequilibra al impulsar el creixement en les comarques per les que es construeix la carretera, en detriment de les més llunyanes.

Una altra modificació important del territori, ocasionada pels grans eixos de la xarxa primària de carreteres, és l'aparició de grans centres de serveis que s'utilitzen pels camions en trànsit cap a centre-Europa. Aquest fet es conegué per la Generalitat i aparentment es mostra poc partidària de potenciar-los. Així, en el Programa de Planejament del Govern de la Generalitat es manifesta que:

...“les afectacions territorials, en consum de sòl, fluxos de trànsit i de logística de mercaderies pesants que no tenen origen o destí a Catalunya, no sembla que puguin compensar-se pels valors afegits i els llocs de treball que proporcionen aquestes activitats. Per tant, el planejament no seria en principi favorable a la seva implantació” ...

En altres paraules, no es prioritzarien les instal·lacions pròpies per camions en trànsit, però la realitat no és aquesta. Els centres logístics que es planegen en els espais lliures (espais agroforestals) són una realitat coneguda en algunes comarques en contra del criteri anterior. Existeixen sis Centres Integrals de

Mercaderies i Activitats Logístiques (CIMALSA) a desenvolupar a Catalunya com el de Riudellots de la Selva (de 22 ha!), el de El Camp, el de l'Empordà, el del Penedès, Vallès i Lleida. Dos d'ells ja s'han executat. Altres centres importants s'estan produint a La Jonquera, junt a la frontera francesa, on es pot observar la gran afectació territorial que està adquirint el sector dels serveis de camions, que no oblidem, són conseqüència directa d'estoc zero de les indústries manufacturadores deslocalitzades.

Dins del mercat immobiliari, els eixos s'aprofitaran com a vertebradors del creixement especulatiu de l'habitatge. En efecte, la velocitat de transport de viatgers que es pot aconseguir gràcies a les autopistes i trens d'alta velocitat escurça temps origen-destí i pot col·locar el preu d'un habitatge ubicat a 100 Qm de Barcelona a un equivalent al d'un habitatge separat només 45 Qm de Barcelona, per la relació existent entre temps a Barcelona i el valor de sòl urbà.

Per aquest motiu l'AVE i les autopistes s'esperen més com a generadores de plus-vàlues especulatives que com a solucions de la congestió del transport. L'AVE és esperat ansiosament on estan ubicades les estacions: Lleida, la Sagrera-Barcelona, Girona i Figueres, on ja han començat els moviments especulatius de les seves ciutats, encara que han començat també alguns desenganys a les grans expectatives creades.

Es pot observar com als voltants d'alguns eixos vertebradors s'ha produït el creixement urbanístic. Als EUA la teoria de créixer paral·lelament a una infraestructura, eix vertebrador de la nova ciutat, ja fa temps que es practica. Aquest model el denominen "sprawl" (expressió de W.F. Whyte de 1955). És un model que homogeneïtza l'aspecte de gran part del país al reduir les peculiaritats.

Contra l'impacte ambiental, social i econòmic negatiu del “sprawl”, s'intenta impulsar, per alguns urbanistes, un desenvolupament compacte amb la creació de proximitat i menys mobilitat fomentant la misticitat de les activitats del territori. Però l'expansió del nucli urbà central compacte, també denominat nodo, impulsada des de les institucions, guanya terreny al desenvolupament compacte i consegüentment s'obtenen grans ciutats, o megàpolis súper urbanitzades, que, diuen les institucions, són necessàries per cercar la competitivitat respecte a altres megàpolis o nusos, tant europeus com nacionals (teoria de xarxa).

Es fomenta un creixement dins d'un “ordre” que ens porta al caos territorial.

Dins d'aquesta xarxa de nusos que s'han de comunicar per diferents enllaços, es prioritzen les carreteres d'integració amb l'exterior perquè són les que més s'adapten a la necessitat de export-import de les mercaderies i comuniquen millor els nusos. Aquests són els casos del túnel de Bracons, la AP-7 que s'ampliarà a 8 carrils a Girona, la A-2 Barcelona-La Jonquera, la N-340 i A-7 per Tarragona, etc...

Totes són obres de gran impacte territorial. Queden força postergades les connexions internodals o les infraestructures d'articulació interior així com la xarxa d'autobusos intercomarcals i comarcals.

Algunes d'aquestes carreteres d'integració amb l'exterior proposades, no seran més que un pegat provisional. En pocs anys es tornaran a congestionar si no s'adopten altres mesures. La solució ha de venir per la potenciació del transport públic, per la potenciació del ferrocarril, per actuacions urbanístiques poc expansives, per un model productiu diferent, etc. Si només es potencia l'ampliació dels eixos de transport no es soluciona el problema.

Catalunya serà una de les comunitats que més inversions rebrà de Fomento en 2005. Si s'analitzen les inversions previstes, el volum global de la inversió en carreteres és de 3.446 milions d'euros. En ferrocarril de 6.839 milions. El problema està en què, en les inversions en ferrocarril, 4.494 milions són per l'alta velocitat, 711 milions pel ferrocarril convencional i 340 per rodalies.

Els ferrocarrils que més beneficien al transport, tant per viatgers com per mercaderies, es doten amb poca inversió.

Un cop més, si descomptem les inversions de l'AVE, les inversions en carreteres són superiors a les inversions en ferrocarril en un moment en què, segons es diu, es potencia aquest últim. La inversió en el model d'alta velocitat, des del punt de vista estrictament de transport i amb les condicions actuals del ferrocarril, és una política de transport inadequada.

Es crea la nova Agència de Carreteres a Catalunya que serà una entitat que es finançarà al marge dels pressupostos de l'Estat i que tindrà com a objectiu inversions en carreteres (com un tram de la N-340 a prop de l'Hospitalet de l'Infant, un altre de la N-II a Girona i part de l'autovia cap a Osca). És un model similar a l'empleat per CiU amb Gisa i que va generar forts endeutaments. És l'enginyeria financera que afegeix un nou ens gestor als altres ja existents i que provoquen endeutament sobre endeutament a futures generacions. Per a impulsar encara més les carreteres es crea el Pacte per la Competitivitat que és un acord estratègic encarregat pel Govern Català i dirigit a l'Administració Central amb l'objectiu de reduir aquesta baixa inversió en infraestructures.

Finalment, referent als eixos vertebradors, ha estat presentat al desembre 2004 per Fomento el nou "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte". És un document important i

que haurà d'estudiar-se amb deteniment ja que determina els grans projectes i inversions en carreteres i ferrocarrils fins al 2020 amb una inversió molt elevada de 241.392 milions d'euros prioritzant l'alta velocitat que passa des de 1.000 a 10.000 Qm de vies.

L'AIGUA

Les infraestructures relacionades amb el subministrament d'aigua són de les que tenen més incidència en les transformacions del territori.

Un dels projectes que més ha preocupat recentment a gran part de la societat és el transvasament de l'Ebre.

No es comentarà tot el procés sinó simplement alguns dubtes que queden sobre els resultats.

És va aturar el transvasament gràcies principalment a la PDE (Plataforma de Defensa de l'Ebre) però s'ha impulsat per part del PSOE una alternativa que subministra iguals cabals d'aigua pels diversos usos que proposava el pla hidrològic del PP. Aquests cabals s'asseguren gràcies a les desaladores. Creiem que amb la lluita per la defensa del riu no es tractava de canviar transvasament d'aigua per desaladores que donguessin cabals similars d'aigua als que proposava el projecte del PP, sinó que es tractava d'assegurar que el territori seria tractat amb respecte, limitant el creixement urbanístic, és a dir, limitant els cabals d'aigua als propis de les conques amb mesures d'aprofitament i consums que es produïrien amb criteris d'estalvi dins del que es denomina una nova cultura de l'aigua. Mesures que evidentment limiten el creixement territorial. El mar és un recurs per a fabricar aigua potable però les desaladores necessiten grans dosis d'energia, produeixen residus, encareixen el producte i provoquen la continuació dels criteris expansius territorials.

Els projectes com Terra Mítica, urbanitzacions i camps de golf no sembla que es vegin massa afectats amb l'alternativa. L'aigua és un dels factors naturals limitants del creixement d'un territori, no es pot superar la carrega màxima admissible d'un territori com s'està fent ara.

Per altra banda, les empreses constructores de desaladores són filials de les grans empreses constructores (ACS, Acciona, Ferrovial, Sacyr, FCC i OHL) i de multinacionals, i tenen previstes unes inversions de 1.400 milions d'euros. Les constructores han quedat satisfetes amb la modificació.

Existeixen encara altres problemes en relació al transvasament com la derogació de la disposició addicional 2na sobre els transvasaments d'aigua de l'Ebre cap a Barcelona, denunciats per la Plataforma en Defensa de l'Ebre, que fan considerar que la lluita no s'ha acabat ni de bon tros.

Des del punt de vista municipal, el creixement impulsat des dels Ajuntaments i Administracions que provoca la continua edificació dels sols urbanitzables incrementa les necessitats d'aigua.

Les Administracions conjuntament amb les companyies subministradores, catalanes i franceses (cas del Roina) són les que han estat darrera dels grans transvasaments, l'Ebre i el Roina, per cobrir les necessitats d'aigua.

També s'hauria de significar que les tarifes d'aigua depenen del consum que es faci d'ella. A més consum més guanyen els concessionaris. Tot va en contra dels criteris d'estalvi d'aigua i a favor del creixement.

Seria una solució aconseguir, per una banda, un menor creixement de la demanda amb aplicació dels criteris de la nova cultura de l'aigua (aprofitament de recursos, estalvi, no als transvasaments de conques, etc.) incorporant també criteris de

menor creixement territorial i, d'altra banda, aconseguir més ingressos. L'aigua és un bé escàs i totes les utilitzacions s'haurien de pagar, inclòs les ara més afavorides. Ens referim a camps de golf, canons de pistes d'esquí, etc...

EL SECTOR ENERGÈTIC

En el sector energètic, des de que s'intenta crear el mercat únic d'energia europea i que s'apliquen els criteris liberalitzadors de la UE, moltes coses estan canviant.

L'Estat Espanyol i la Generalitat de Catalunya van ser els que més ràpid es van apuntar als criteris neoliberals sobre l'energia, però les coses no marxen com s'esperaven.

Segons la legislació espanyola, d'acord amb la llei del sector elèctric i la llei d'hidrocarburs, tots els consumidors haurien de tenir accés al lliure mercat de l'energia elèctrica i del gas natural però no és així ja que les grans companyies elèctriques imposen les seves condicions.

Tampoc s'estan accelerant a la resta d'Europa els criteris de liberalització que impulsa la UE. L'aplicació de les legislacions estatals a les directives de liberalització dels mercats energètics han estat aprovats amb poc convenciment entre els diferents països de la UE.

Per a la creació del mercat Europeu de l'energia es compta amb l'estratègia dels grans grups energètics d'àmbit europeu o mundial.

Hi ha moltes reticències a la creació del mercat únic d'energia per la por de les empreses a perdre quotes de mercat.

La realització de la proposta d'un mercat únic d'energia va acompanyada d'altres mesures com la creació de les xarxes transeuropees d'energia és a dir, les línies de 400 Qv i altres que hipotecaran el territori i que seran necessàries per aquest mer-

cat. Durant l'any 1996 es va aprovar la llista de projectes d'interès comú per a les xarxes transeuropees de gas i electricitat que sumen 90 projectes (44 en el sector elèctric i 46 pel que fa al gas natural) i que representen una inversió de més de 90.000 milions d'euros.

Entre aquestes línies, a Catalunya s'ha projectat, i és d'actualitat, la de transport de 400 kv entre Sentmenat i Bescanó fins a la frontera francesa per continuar després pel Vallespir (França). Es justifica institucionalment aquesta línia de 400 kv per diverses necessitats que a continuació s'explicaran.

S'ha de dir primerament que la interconnexió actual amb França i la resta de la península ja està consolidada per diverses línies. Catalunya disposa de 13 línies d'interconnexió i entre elles cinc son de 400 kv.

El balanç energètic de Catalunya segons el Pla d'Energia, és lleugerament desfavorable al consum futur previst, però es podria disminuir el problema amb altres solucions. La potenciació de la nova línia de 400 kv no és fonamentalment per possible falta de subministrament. Ara bé, és evident que si es continua amb l'actual creixement urbanístic i productiu qual-sevol previsió serà difícil d'acomplir. Moltes vegades les propostes alternatives no incideixen en aquest punt.

En el Pla d'energia de Catalunya horitzó 2010 (del govern anterior de C i U), es justifica la línia, entre altres consideracions, per poder aplicar els criteris de seguretat inclosos en el Reglament d'Operacions del Sistema Elèctric que inclou la possibilitat de fallida de dues línies i un generador simultàniament (situació altament improbable).

No obstant això, el principal objectiu pel que es dona impuls a la línia 400 kv Sentmenat- Bescanó-frontera francesa és per a la consolidació del mercat europeu de l'energia que es

va començar a liberalitzar l'any 1994.

Les repercussions del pas de la línia de 400 Qv són d'índole diversa. Des de el punt de vista urbanístic serà aprofitada pel creixement especulatiu immobiliari actual i col·laborarà indirectament a la destrucció del territori. Des del punt de vista ambiental causa un impactant traçat amb torres de 50 m. d'alçada, ocasiona afectacions sobre les aus malgrat els dispositius dissuasius. També ocasiona els perjudicials efectes electromagnètics, risc d'incendis, efecte barrera, efectes paisatgístics a les serralades del Pirineu i Guilleries i genera residus radioactius ja que s'utilitza principalment pel transport energètic dels excedents nocturns de les centrals nuclears franceses produïda pels 58 reactors actuals.

Per evitar la construcció de les grans línies de 400 kv es proposen diverses mesures des dels grups de defensa del territori. Entre elles incrementar la generació d'electricitat descentralitzada amb centrals de gas de cicle combinat i la potenciació d'energies netes alternatives. En el Pla energètic de Catalunya 2010, ja s'aposta parcialment per aquestes solucions per disminuir les necessitats de transport i la construcció de línies des de grans distàncies. Però la proposta de descentralització i impulsió d'energies alternatives, en més proporció, va directament en contra del mercat únic de l'energia i de la nuclearització que es troba ara en un moment de renaixement ideològic.

A Europa un grup de 22 empreses, liderades per EDF, RWE i Iberdrola, volen que l'electricitat d'origen atòmic sigui un element fonamental dins de la futura estratègia energètica i competir en igualtat de condicions en un mercat liberalitzat, ja s'ha comentat el tractat Euratom que dona ple suport a l'energia nuclear.

Als EUA existeix dins del govern Bush, un ambiciós pla per

ampliar el número de reactors existents fins a 50 més en 2050 que s'afegessin als 103 actuals, en un clar suport a les grans companyies energètiques i en contra dels criteris d'eficiència que utilitzaria fonts renovables.

Referent a l'argument que és fonamental la línia de 400 kv Sentmenat-Bescanó-frontera francesa pel tren d'alta velocitat s'ha de dir que l'energia consumida i la potència creixen exponencialment amb la velocitat. Un tren a 350 qm/h. consumeix molta més energia que un tren a 200 qm/h. degut a aquest creixement exponencial. El tren d'alta velocitat només està projectat per arribar als 350 qm/h. puntualment en dos trams de 20 qm. cada un entre Barcelona i França. Després, entre la frontera i Montpeller només circularà a 160 qm/h. al menys fins a l'any 2015.

S'hauria de projectar un ferrocarril per Catalunya a la velocitat punta de 220 qm/h. que estalviaria molta energia. Aquesta disminució de velocitat seria perfectament possible i competitiva (recordem que actualment els preus de les línies aèries de baix cost, que són una competència directa del TGV provocarà una baixada d'usuaris del tren a llarga distancia).

També s'han de recordar els problemes existents en el tram Madrid-Lleida per aconseguir 300 Qm/h. La velocitat final del TGV i consegüentment, la potència i el consum elèctric són grans incògnites a les que Fomento no sap com respondre.

Declaracions oficials de les companyies elèctriques franceses (RTE) manifesten que no fa cap falta una línia de 400 kv pel TGV, sinó que n'hi ha prou amb línies d'inferior voltatge. Com alternativa sempre es poden desdoblar circuits existents. S'ha de recordar que les Administracions locals del sud de França no accepten la línia, al contrari que les d'aquí que no es donen per assabentats de tots aquests fets.

Un fet important que impulsa el projecte d'aquesta línia de 400 kv, és que serviria per connectar amb el Magrib i subministrar energia a aquests països. Així, el Marroc podria impulsar un desenvolupament industrial gràcies a la deslocalització d'empreses espanyoles i europees. Sembla un argument a favor del desenvolupament dels països amb un PIB inferior, però realment s'amaguen les intencions d'afavorir a les transnacionals abaratint els preus de la mà d'obra i controlant el preu de l'energia. El Marroc podria, dins de una geostrategia energètica diferent a l'actual, incorporar gas principalment des de Líbia i Argèlia a les seves indústries, i crear un "pool" de desenvolupament que no dependria energèticament de França.

Existeix la idea de que en el futur els generadors nuclears s'instal·laran al nord d'Àfrica i que aquesta línia de 400 kV s'utilitzaria per transportar l'energia en sentit invers, idea que possiblement portaria reticències internacionals, primerament per por al terrorisme (una central nuclear en país Àrab pot suposar la introducció en la tecnologia d'armament nuclear) i després per la descentralització del mercat energètic que tal central significaria.

Tot aquest debat que inclou temes com la política energètica Mediterrània, ha de ser impulsat per a construir el futur energètic amb claredat.

Ja es veu que la línia de 400 kV que afectaria greument el territori de Catalunya està fortament lligada amb l'actual model de globalització i amb estratègia energètica mundial.

La realitat és que si des del Govern i des de les institucions s'estigues apostant per la implantació d'un model de creixement de respecte al territori, si es volgués seriosament l'aplicació dels acords de Kioto per disminuir la contaminació atmosfèrica, que en gran part ve provocada pel sector energètic

(l'Estat Espanyol és el país de la UE més allunyat de l'acord gràcies a la política del PP), si s'estigués per no malgastar els recursos i per reconèixer que el problema energètic és real, en definitiva, si s'acomplissin tots aquests condicionants, les línies de finançament i els programes de subvenció en energies renovables serien molt més ambiciosos i es podrien fer propostes interessants, però no s'en fan principalment perquè les institucions no dominen el mercat energètic, que ja ha pres la seva resolució de facturar els excedents dels generadors nuclears francesos a l'Estat Espanyol.

S'ha de tenir en compte que les administracions difícilment adopten posicions contraries a les propostes de les grans empreses energètiques que dominen la política del sector.

Aquesta manca de protagonisme queda reflectida en el pla energètic 2000-2010 en el que és pot llegir:

...“La recent legislació que liberalitza les activitats del sector energètic deixa en mans de les empreses privades les decisions d'inversions en el sector. Són el ministeri d'economia i els gestors tècnics dels sistemes REE i enagas els que haurien d'incorporar l'opinió de les comunitats autònomes”.....

El text reflexa la poca incidència de l'Administració Autònoma en les companyies energètiques, en uns temes que estrictament haurien de ser a l'inrevés, és a dir el sotmetiment de les companyies de serveis als dictats de l'Administració pública.

La planificació de les inversions elèctriques es realitza quasi íntegrament des de les empreses elèctriques; pràcticament l'administració no intervé ja que la liberalització va en contra de la intervenció planificadora i reguladora de l'Estat. Aquest criteri també s'aplica en altres serveis.

És comú que dins del context de la liberalització dels ser-

veis, per estudiar un projecte d'infraestructures sigui d'aigua, energia o transport o bé per efectuar un pla estratègic d'un servei, les administracions busquin l'assessorament tècnic de les grans companyies privades que donen el seu punt de vista empresarial que és evidentment aconseguir el màxim guany i el màxim número d'usuaris en àrees determinades, és a dir impulsant la construcció d'habitatges, les carreteres i els conseqüents serveis necessaris.

Existeix una certa afinitat d'interessos entre les Administracions i les empreses energètiques, d'aigües, gas o de telefonia que afavoreixen un model expansiu i poc d'acord amb el model territorial que aquí es defensa.

Abans de finalitzar l'any 2004 el nou Govern de la Generalitat es va comprometre a redactar un Pla Energètic. Fins a l'aprovació del pla no es podrien, diuen, autoritzar les noves línies d'alta a 400 kv. Doncs bé, aquestes intencions ja s'estan modificant i el President de la Generalitat dona el seu consentiment al projecte de la línia d'alta tensió Sentmenat- Bescanó per continuar cap a la frontera, sense la prèvia aprovació del pla energètic que hauria de demostrar l'interès general de la línia.

El pla energètic és un document primordial per a conèixer el sector. No s'esperen grans modificacions respecte a l'anterior pla, ja que els criteris del mercat són els mateixos, però sí que s'espera l'aplicació de les noves directrius europees en el que fa referència a les energies renovables.

Donat l'endarreriment que portem en aquest camp s'ha de fer un esforç important en l'assignació de recursos en subvencions per I + D per energies renovables, tant a la Generalitat com als plans energètics de l'Estat. (A l'Estat s'han invertit 51 milions d'euros en I + D per energies renovables en el període 2000-2003, una xifra insignificant en comparació amb els cos-

tos de les importacions de petroli que són de 12.350 milions d'euros).

La política seguida per l'Estat ha fet que el mercat espanyol d'energies renovables fotovoltàiques es col·loqués en el tercer lloc darrera d'Alemanya i Holanda, encara que a molta distància d'Alemanya. L'èxit d'aquest país ve donat pel programa de 100.000 sostres fotovoltàics, així, la potencia instal·lada a finals del 2003 a Alemanya va ser de 397,6 MWp i en canvi a l'Estat espanyol, amb condicions de captació solar extraordinàries ha estat de només 27,26 MWp. En aquest tema els ajuntaments tenen un gran paper a fer, per promocionar l'energia fotovoltàica (elèctrica) i solar-tèrmica (aigua calenta) en els nous edificis a través de les ordenances municipals.

Tenim ja tecnologia i recursos renovables per a crear un sistema energètic sostenible.

Però és incompreensible el poc interès demostrat fins ara en la promoció i subvenció dels panells solars.

A Catalunya bastarien 40 m² de pànel solar perquè una família tingués més energia de la que gasta. S'estudien pel futur moltes solucions en projectes solars, però l'energia solar als habitatges tindria que ser ja una realitat i no un projecte.

Entre els diferents escenaris sobre el repartiment energètic que es proposen pel futur, per diferents agències d'energia, es tractaria d'elegir el que més potenciés les energies renovables sobre les energies nuclear, gas, petroli i carbó

La factura mitjana de cada família per energia és de 1.600 euros cada any, dels quals 900 euros corresponen als combustibles del cotxe i 600 euros al sector habitatge, per tant és important influir també en el sector del transport (avui en dia el 40% de l'energia que es consumeix a tot el món és a causa del transport).

Per finalitzar aquests comentaris sobre les energies alternatives és interessant recordar que com a resultat de la “National Energy Policy” de maig de 2001, Bush va encarregar a Cheney, que representava a les empreses del sector petrolier, no seguir un camí de captació d’energia renovable.

En relació a la demanda de gas, en el pla vigent a Catalunya, les previsions indiquen en el període 2000–2010 un creixement del 150%, és a dir, es fa una gran aposta pel gas. Hi ha també el propòsit d’estendre el gas canalitzat per tal d’assolir l’objectiu de que a l’any 2010 arribi al 98% de la població de Catalunya. És una proposta ambiental interessant perquè el gas és poc contaminant però no ens enganyem, la gasificació en aquesta elevada proporció és per donar servei a les planificacions territorials expansives i poc sostenibles que es fan des de la Generalitat.

Per assolir aquests objectius, Repsol YPF, ha aconseguit un domini miner a Algèria i Líbia que ocupa una superfície equivalent a un terç del territori espanyol. El gas arriba pel gasoducte denominat Duran Farrell i també és transportat per vaixell a l’Estat Espanyol.

El projecte de Repsol YPF també inclou una planta de liquació de gas.

El transport per vaixell té greus disfuncions motivat principalment per la desregulació de preus que existeix a Europa. Així, els vaixells carregats amb gas des de països com Líbia o Algèria canvien el seu itinerari a alta mar, en funció del preu més alt que s’apliqui sobre el moment en qualsevol país en detriment de tots els usuaris ja que, aquesta política, pot deixar al país amb menor reserves de les que són reglamentaries. L’harmonització i regularització dels preus del gas a Europa seria fonamental per evitar aquest problema.

EL FERROCARRIL

Respecte al ferrocarril es pot dir que en general i excepte alguns serveis, no es troba en una situació favorable. Ni els nous AVE's, ni els Catalunya Exprés, ni el servei de mercaderies, ni els regionals, ni l'atenció al client son les desitjables. Tot això adobat amb un gran endeutament, mostra un sector poc sanejat.

La conseqüència és el tancament de moltes línies i l'augment dels acomiadaments, així com la baixada de la freqüència dels trens i la disminució de la qualitat i seguretat del servei. La llei del Sector Ferroviari planteja la segregació a favor de la separació de les infraestructures dels gestors de la circulació. La llei impulsa la privatització del servei. Els operadors privats haurien d'utilitzar les vies en competència i així és produiria una baixada de preus i un millor servei. La realitat en alguns països com Anglaterra demostra que les privatitzacions no han funcionat.

A França s'està produint, a l'igual que en altres països, una clara reacció en contra de la privatització i a la lliure circulació d'operadors.

Les solucions alternatives a la proposta institucional de l'Estat Espanyol, passarien per impulsar el ferrocarril convencional amb més inversions i aconseguir que és derogui la Llei del Sector Ferroviari que va en contra del ferrocarril com a servei públic.

La UE proposava la creació de la xarxa transeuropea d'alta velocitat i impulsava els projectes d'alta velocitat del llistat d'ESSEN (on és consideren els projectes prioritaris ferroviaris). Intencions que després han quedat molt diluïdes, ja que la xarxa d'alta velocitat és inconnexa a Europa i els projectes d'alta velocitat estan molt enrederits per la falta de rendibilitat i pels problemes de finançament encara que alguns serveis de gran

capacitat funcionin correctament. Els endeutaments no deixen dormir als gestors, malgrat les subvencions i injeccions per disminuir el dèficit, que es donen a través dels pressupostos dels Estats i de les subvencions que arriben dels fons estructurals.

Aquí amb una visió falsament enlluernadora de l'Alta Velocitat s'està dilapidant el patrimoni ferroviari i s'està provocant una manca d'inversions en el ferrocarril convencional i en el manteniment de les diferents seccions ferroviàries que s'han anat privatitzant amb la conseqüent pèrdua de treballadors del sector. S'han perdut molts especialistes, acomiadats, amb la falsa idea de que els serveis privatitzats funcionen millor que els serveis públics. Seria més raonable utilitzar els recursos en programes de restauració i potenciació de RENFE com a servei públic. Es fa difícil imaginar un canvi en l'esquema actual, ja condicionat per les obres en marxa, però potser en noves actuacions es podrien reconsiderar les prioritats.

Els problemes de l'AVE en la línia Madrid-Lleida-Barcelona han estat entre d'altres l'encariment, la manca de velocitat, problemes informàtics en la senyalització, problemes causats per la inestabilitat del terreny, endarreriments varis de l'obra , etc. Les expectatives a Lleida, per l'arribada de l'AVE no s'estan acomplint i referent a Barcelona és de ressaltar l'informe elaborat per l'empresa Deloitte i encarregat pel Departament de Treball de la Generalitat, en el que s'afirma que un terç dels directius d'empresa consultats no creuen que projectes com l'AVE, l'aeroport, el port, la Fira de Barcelona i el districte 22@ (antic Poble Nou) facilitaran el desenvolupament i el creixement de les seves empreses. Només el 8% de les multinacionals establertes a Barcelona i a la regió metropolitana esperen incrementar la inversió i el numero de treballadors en els pròxims anys gràcies a la influència de l'AVE. És una notícia sense reacció política dins de l'oasi català.

Existeix també el projecte de la construcció d'una nova via exclusivament per mercaderies, independent de la d'alta velocitat. Aquesta línia aniria des d'Algecires a França. Seria una via utilitzada per transportar productes des del Magrib a centre-Europa, així com automòbils i altres productes des dels ports espanyols.

EL PORT I L'AEROPORT DE BARCELONA

El port i l'aeroport de Barcelona juguen també un paper primordial en la idea d'aldea global en la que es vol transformar el món. Les impactants ampliacions busquen segons s'explica institucionalment, potenciar la capitalitat del Sud del Mediterrani.

Així s'ha dit:

...“El port de Barcelona i l'aeroport juguen un paper primordial en aquesta capitalitat del món globalitzat competint amb altres ciutats que busquen el mateix...”

En referència a l'aeroport de Barcelona es pot dir que l'any 1996 es trobava en el tercer grup d'Europa per ordre de viatgers (grup de 10 i 13 milions de viatgers), es vol passar a 30 milions l'any 2011, i a 40 milions l'any 2016 que son increments molt considerables.

Tot aquest l'increment es justifica pels corrents dominants en transport que busquen ampliar contínuament el nombre de viatgers i mercaderies i així aconseguir un millor desenvolupament basat, segons el discurs oficial, en la innovació i la millora de la competitivitat.

Dins d'aquest discurs també s'han d'incloure altres conceptes que serien d'obligat compliment per aconseguir aquests objectius. Es tractaria de seguir amb les privatitzacions de la gestió aeroportuària i de les companyies aèries, en un món en què s'està produint un increment substancial de passatgers i

mercaderies que produiran grans beneficis en el sector aeri però, a costa d'afectacions al territori, subvencions públiques molt elevades al keroseno i a determinades companyies de viatgers, etc...

Per aconseguir passatgers, l'aeroport de Barcelona, compta amb les ciutats i regions del grup C-6, que acabem d'explicar, amb una població que en termes regionals es situen en 17 milions d'habitants. Seran viatgers, que parcialment travessaran Catalunya en cotxe o en tren i provocaran més congestió de trànsit. Un aeroport presenta també molts altres problemes com el soroll dels avions, la contaminació atmosfèrica, la manca d'espai aeri i ocupació territorial, que generen costos addicionals, però la idea d'un supraaeroport entusiasma i no es veuen més que les avantatges. Referent a l'ocupació no ens referim únicament a les pistes ampliades, sinó a autèntiques ciutats que es volen crear a l'interior de l'àmbit com ja s'ha publicat:

...”La societat gestora de l'aeroport AENA, té previst la construcció al Prat d'una ciutat de negocis i serveis aeroportuaris amb una urbanització de 206 Ha i 1.000.000 m² de edificabilitat”. Un cop més, com amb l'AVE, s'indueixen guanys immobiliaris amb projectes de transport”...

Cal recordar que la congestió també ha arribat a l'espai. Els corredors aeris han tingut que ser condensats en altura per donar servei al creixent numero de vols pel centre Europa disminuint la seguretat. Un problema més sobre Barcelona.

Si es mira el transport aeri des d'una perspectiva més ampla, es veu que les ampliacions dels aeroports estan també marcades pels criteris d'inversions ja previstos entre els responsables i directors logístics de la globalització. En els aeroports de tot el món s'han previst, per aconseguir la mobilitat “desitjable”, ampliacions amb una previsió d'inversió de 200.000

milions de dòlars fins a 2015. La realitat és que molts dels aeroports quedaran fora de joc ja que el volum de passatgers augmentarà més lentament del previst (segons The Boston Consulting Group). La incògnita és que passarà amb el de Barcelona.

Referent a la carrega aèria, a l'any 95 era de 72.100 tm, que el situa en el número 21 europeu i es vol arribar a 500.000 tm en l'any 2020: és un increment elevadíssim que encara congestionarà més l'àrea metropolitana.

El client que contracta un servei aeri de mercaderies espera la màxima velocitat i puntualitat per al lliurament. La carretera serà un cop més, sembla que per molts anys, la solució creadora de més congestió. Per tant, l'ampliació de l'aeroport suposa també ampliació de carreteres.

Passem ara a comentar altre de les grans infraestructures punt de mira per a grans ampliacions. És tracta del port de Barcelona que busca ser l'entrada sud d'Europa de contenidors carregats amb mercaderies procedents de tot el món, per a la seva distribució cap a centre Europa.

Els ports del nord d'Europa estan absorbint les mercaderies i són els grans competidors dels nostres ports (Barcelona, València, Algesires).

Un dels països que més expectatives està creant, és Xina. S'espera que pel canal de Sues arribin a passar els vaixells procedents de Xina al Mediterrani. Per aquest motiu es millorarà la fondària des dels 17,8 metres actuals als 21 metres. En aquestes circumstàncies, ja que la Xina dins del nou mercat global creix molt (últimament un 10% anyal), el seu tràfic amb Europa també s'incrementa i el port de Barcelona aspira a captar entre el 30 i el 40 % d'aquest mercat que arriba aquí principalment per les nostres carreteres. És un tràfic pesant que les

congestionarà més. (S'ha de fer un comentari sobre el canal de Panamà. Segons les previsions en el 2012 s'espera que el funcionament del canal de Panamà arribi a la saturació motivada pel creixement del trànsit de les empreses deslocalitzades de l'orient. L'alternativa seria construir un nou canal a través de Nicaragua, per carretera i via marítima. Aquesta carretera passaria per una Reserva de la Biòsfera i acceleraria la desforestació que ja està patint la reserva actualment. El neoliberalisme ataca a tots els territoris.)

S'està projectant una zona de lliure comerç euromediterrani per l'any 2010. Per aquest motiu s'estableix fomentar una nova xarxa transmediterrània, a més de la provinent d'Àsia i Sud-americana, de transport marítim i aeri que provocarà un important creixement de població i mercaderies en el Mediterrani. Són projectes que es superposen un a l'altre, no són del tot creïbles però la intenció existeix, i que podran crear encara més volum de mercaderies i de transport.

Dins d'aquestes expectatives de transport, els responsables dels ports espanyols han criticat la gestió de les taxes portuàries. L'Autoritat Portuària de Barcelona sol·licita la privatització parcial de la gestió. La Generalitat, d'acord amb la proposta ja ha cursat davant del Ministerio de Fomento, la sol·licitud per "incrementar la competitivitat dels ports i millorar l'operativitat" en un moment en què és presumeix un gran negoci. Amb aquestes mesures, asseguren que millorarà el sector dels operadors privats de transport naval, però amb una gestió que disminuiria els guanys del sector públic.

També es vol potenciar el transport i les infraestructures des de Barcelona i València. Cal recordar el port de Tarragona amb 30 milions de Tm anuals i amb carència de via fèrrea d'ample europeu. El propi director del port comenta que no es pot

comptar amb la via AVE pel transport de mercaderies.

La preocupació dels gestors dels ports és gran. Voldrien immediatament una via de mercaderies per aconseguir competir amb ports dels Països Baixos. Igual succeeix amb l'aeroport.

UN APUNT SOBRE ELS NOSTRES CAMPS

Una conseqüència greu de la urbanització extensiva del territori és la desaparició de les millors zones agrícoles. A l'any 2002 s'havien consolidat com a sòl urbà 175.000 Ha. de terrenys planers de Catalunya des de la cota zero fins a la cota 200, les terres més atractives pels constructors i els antics agricultors.

És un fenomen estès que consumeix territori i camps de conreu. La disminució de les unitats productives agràries és continua. Així, en deu anys, els agricultors comptabilitats en el camp català han baixat a la meitat, no és sorprenent ja que és un procés generalitzat al conjunt de països europeus. A escala comarcal els màxims descensos s'han compatibilitzat a les comarques de muntanya lligades al turisme, també a l'àrea metropolitana de Barcelona i a comarques gironines amb forta presència industrial o de serveis.

Amb el ritme de creixement actual de l'urbanització, els camps, la ramaderia i els pagesos de les planes aniran desapareixent de forma irreversible. En aquestes circumstàncies, s'augmenta la dependència del mercat agrícola i ramader dels productes agraris de les transnacionals ajudat per la política agrària de la OMC. Amb aquest panorama, quan es presenta l'oportunitat de requalificar i ven, el pagès vendrà les seves terres de conreu o granges ramaderes als promotors d'urbanitzacions.

Com exemple de la pèrdua real dels valors dels productes del camp, en comparació amb la de fa alguns anys es mostra

aquest exemple: fa 35 anys, un pagès canviava un quilo de blat per un quilo de pa, ara per un quilo de blat només l'hi donen 40 grams de pa.

Per altra banda, és un fet preocupant que les externalitats negatives que es deriven dels processos d'urbanització de les grans àrees urbanes, es vulguin instal·lar al camp i que ara es diuen "espais lliures" i així han de quedar reflectides en els plans urbanístics. En el seu lloc a les ciutats, es construirien altes edificacions que revertiran en especuladors privats.

Existeixen algunes propostes per evitar aquest problema com la impulsió de Plans d'Espais d'interès Agrari o la classificació dels sòls d'interès agrícola com a no urbanitzables.

L'EUORREGIÓ

Els presidents de les comunitats autònomes d'Aragó, Balears, Catalunya, Languedoc-Roussillon i Midi-Pyrenees van firmar la declaració que posa en marxa la euroregió Pirineus Mediterrani per articular un territori, que en principi ha d'acceptar un desenvolupament basat en la innovació i la competitivitat.

L'Euroregió neix principalment per fer créixer més el potencial de l'àrea metropolitana, i arribar a la massa crítica necessària per guanyar competitivitat davant d'altres grans ciutats.

Es vol transformar Barcelona i la seva àrea en centre econòmic, polític i financer de la regió sud europea, per convertir-se en capital de ciutats com Tolosa, Montpeller, València, Palma, i Saragossa (grup C-6), creant així en el futur, una macroàrea més gran que l'actual megàpolis, alimentada per les comarques i ciutats.

Segons la Generalitat de Catalunya, es tracta de transformar

Barcelona en la capital del Mediterrani en el món globalitzat (paraules textuais). El port juga el seu paper en la capitalitat com a receptor de mercaderies.

El concepte de capitalitat implicaria en aquest cas la concentració a Barcelona de fluxos principalment de mercaderies i de capitals per formar un nus important dins de la malla europea. Principalment és la consideració d'una nova frontera que sobrepassa a la nació catalana i que ajuda a facilitar aquests fluxos.

Es planteja la creació en l'àrea metropolitana d'àrees de condensació industrial, financera i d'especialització industrial de gran valor afegit, que formaran també nusos units per grans infraestructures.

Es vol generar amb l'Euroregió un gran poder econòmic per influir en les decisions (econòmiques) i aconseguir inversions de les empreses transnacionals. També s'espera la captació de subvencions europees per efectuar noves carreteres i ampliacions de ports i aeroports favorables principalment a la capital de la metròpoli transfronterera. Serà una més de les 80 estructures transfrontereres que existeixen a Europa que permetrà actuar com a lobby en front de Brussel·les a l'hora de demanar recursos. Creix el model expansiu amb algunes avantatges, principalment pels grans grups industrials i financers, però també amb grans desavantatges per al territori i per les cadenes productives no competitives.

Aquesta és una teoria que presenta grans incògnites, tant polítiques com econòmiques, en una economia real que obliga a captar empreses a costa de baixos costos laborals, avantatges fiscals i sense costos ambientals.

És proposa per aconseguir el flux de mercaderies de l'Euroregió, infraestructures radials i altres concèntriques

(models radioconcèntrics com els cinturons) complementades amb línies d'alta tensió (dins del mercat comú de l'energia europea) i inclòs aigua d'altres conques (el Roina o el mini-transvasament de l'Ebre) o procedents de desalinització, i més infraestructures que produiran de forma irreversible una expansió definitiva del creixement urbà per les parts més planes de Catalunya.

Aquesta àrea, Euroregió C-6, s'emmarca en una àrea més ambiciosa, l'arc Mediterrani, que arriba quasi des de Múrcia a Sicília. És el projecte estrella del nou Govern de la Generalitat, el que, segons els experts, portarà a Barcelona a ser líder del món globalitzat en l'àrea sud Mediterrània. El projecte de Euroregió compta amb la simpatia de la majoria d'empresaris i intel·lectuals catalans ja que el lema oficial és que ...”Catalunya no té futur garantitzat sense la Euroregió en l'actual món globalitzat”...

Es busca la consolidació urbana en tot l'arc, i és motiu de preocupació el risc de fractura de la continuïtat, per l'espai sense urbanitzar, existent a la Catalunya Nord entre la frontera i Montpeller.

És un projecte molt discutible, tant ideològicament com pràcticament encara que els seus promotors insisteixen en conceptes com desenvolupament sostenible, integrar les parts més allunyades del territori a Europa, etc. Barcelona com a capital de l'euroregió s'estableix amb un concepte nou, el de ciutat global i s'adjudica el paper de ciutat generadora de coneixement, oblidant la producció en benefici del sector terciari amb l'objectiu de convertir-la en ciutat dirigent de l'economia global. Per aconseguir-ho necessita primerament crear confiança financera, és a dir la integració plena en la ideologia neoliberal, i després ha de competir amb altres ciutats de la xarxa de ciu-

tats globals per aconseguir ser la seu d'oficines transnacionals. La recerca d'atractius estètics i financers obliga a trencar la uniformitat per la singularitat arquitectònica i la construcció de serveis d'oci que faci més atractiva la ciutat (com diu Zaida Muxí). Així, la ciutat passa a ser emblema de les empreses que la formen, amb nous i espectaculars gratacels de disseny i nous espais lúdics i de serveis en el centre i a l'àrea d'influència metropolitana. Aquesta estratègia incrementa el valor del sòl i afavoreix l'especulació, incrementant el cost dels habitatges i la destrucció territorial. Els plans generals es modificaran amb els criteris d'afavorir aquesta capitalitat així entesa. Paral·lelament, aquesta ciutat també presenta la cara de l'exclusió social provocada per aquest model. Els gestors de la ciutat especulativa estan imbuïts de la ciència positivista que confia cegament en la tècnica i en el desenvolupament del sistema. Les ciutats globals s'agruparan en marcs regionals com l'euroregió.

LA CONSTRUCCIÓ

Referent a la construcció d'habitatges i el seu efecte en el territori també, s'han de fer alguns comentaris. La construcció ha estat el gran motor de creixement especulatiu de l'Estat espanyol en els últims anys. Actualment a Catalunya el creixement d'habitatges és superior a l'augment de la població i, a nivell de l'Estat, s'han construït des de 1999 més del 40% del total dels pisos nous de la UE. Durant l'any 2004 es van construir 658.000 nous habitatges, un rècord històric però no especialment digne de felicitacions.

És un creixement tant elevat que els mateixos experts en màrqueting de l'Estat Espanyol proposen frenar-ho fins a 375.000 unitats any, per por a que es trenqui la bombolla especulativa. S'està construint tant com a França i Alemanya juntes

en un moment en què la construcció a Europa ha iniciat ja un descens. Així al 2003 la construcció va créixer a l'Estat espanyol un 4%, al contrari que a Europa que va descendre una mitja d'un 0,2%. Durant 2004 va créixer un 5%.

D'altra banda, l'excés d'oferta no ha abaixat els preus. El preu de l'habitatge ha crescut tres cops més que els salaris en els últims 15 anys. Des d'Europa s'ha advertit que un encariment dels preus junt amb un elevat endeutament de les famílies en alguns països, com està succeint a Espanya, podria provocar una crisi econòmica a nivell de tota la UE.

També s'han disparat els beneficis de les constructores amb uns guanys del 20%. El preu mig del metre quadrat construït a Barcelona a pujat un 36% en els 12 mesos del 2004 i en alguns barris el 61,8 %. Les grans empreses de la construcció com Dragados, FCC, Ferrovial, Ac, Acciona, AHL, etc. han estat fins ara molt beneficiades i continuaran estant-ho ja que encara que es produeixi una lleugera davallada de la construcció d'habitatges, es produirà al mateix temps un increment d'obra pública que s'adjudicarà a les mateixes empreses constructores.

Al preu que està el mercat, al comprar un pis es produeix un endeutament tant alt, que fa que en alguns casos les hipoteques es traspassin a la següent generació. Gràcies a l'augment de sol·licituds d'hipoteques, les caixes i bancs són les grans beneficiàries del "boom" de la construcció i en alguns casos per partida triple ja que també són accionistes de les constructores i de les companyies de serveis a habitatges en empreses com Endesa, Repsol, Agbar, Telefónica, Gas Natural, etc.... La quantitat de crèdits hipotecaris atorgats va pujar el 40,1 % en el primer trimestre de 2004.

Altres grans beneficiats d'aquest mercat són els inversors estrangers i nacionals, que han obtingut elevats beneficis amb

l'edificació a tot l'Estat, ajudant a l'especulació que tant ha perjudicat a compradors necessitats d'habitatge. A més, els beneficis immobiliaris poden marxar ràpidament del país sense cap taxa. És la lliure circulació de capitals impulsada pel neoliberalisme, sense control per part de l'Administració. També els inversors en borsa poden guanyar gràcies a aquest mercat. En definitiva masses interessos especulatius que dominen els intents de racionalització del mercat.

A grans trets aquesta és la situació actual que ha provocat la reacció de la societat i de diverses plataformes cíviques i, en canvi, només una tímida reacció per part de l'administració.

El treball de les plataformes és continu, però els resultats aconseguits, lamentablement, no són tots els que voldrien. A algunes comarques les plataformes cíviques han sol·licitat la suspensió de llicències fins que es finalitzin els plans directors comarcals, però no ho han aconseguit. També s'ha sol·licitat la participació directa dels habitants de la comarca o poble en la planificació de les terres on viuen, un dret evident. Com a resposta, l'Administració ha proposat una seudoparticipació ciutadana en els processos de planejament i de gestió urbanística (per la llei 2/2002 de 14 de març), sense massa interès per a ningú. Per aquesta llei, els Ajuntaments i altres Administracions poden constituir consells assessors, escollits "a dit", i amb el resultat de decisions no vinculants.

Per aconseguir un model de planificació més d'acord amb la càrrega del territori s'han de canviar molts aspectes del model urbanístic. Es tractaria, en última instància, de baixar el número de llicències d'obres, i al baixar-les, repercutir en el sector de la construcció i buscar sortides laborals que compensin el problema ocasionat per la mesura.

És evident que per no perjudicar a tants treballadors i

empreses que directament o indirectament es mouen dins de la construcció, s'ha d'efectuar un canvi molt important en altres sectors econòmics. S'hauria d'absorbir el buit que es crearia, però els canvis són molt complexos i superen a les polítiques econòmiques locals i de l'Estat. Per reformar coherentment el model s'ha d'incidir en el model productiu, en el comerç, en la pagesia, en el sector terciari, en definitiva, en tots. Els recursos i lleis necessàries per a tal canvi, han de modificar les polítiques que emanen de la UE, de la OMC, del Banc Central Europeu, de la trilateral i d'altres. La inflexió de la construcció, un cop més, és una de les millors solucions.

No és fàcil resoldre aquest problema però tampoc és correcte carregar-se irremediablement el territori per la injusta situació de precarietat laboral a la que ens porta el neoliberalisme.

Una qüestió que des de fa anys preocupa a molts és com incidir en els organismes de poder econòmic-financer com els assenyalats que funcionen de forma totalment antidemocràtica. El debat sobre aquesta incidència està obert des de fa temps dins del moviment alterglobalitzador. S'ha d'aconseguir coordinar correctament la defensa del territori.

No oblidem tampoc que, dins d'aquests organismes internacionals que governen el món, hi són, amb noms i cognoms, alguns representants de partits de l'estat espanyol tant del PSOE com del PP, per tant no són representants tan llunyans del nostre entorn i de la nostra influència .

Davant del desgavell immobiliari que s'està produint s'escolten moltes veus que reclamen la intervenció de l'Administració. Aquesta intervenció existeix mínimament. Es regula i es planifica però els criteris que s'apliquen des del Govern de la Generalitat, el Govern de l'Estat o el Govern Local son en principi favorables al manteniment de la construcció com a motor

de creixement especulatiu, per sobre dels interessos del territori i de les persones, encara que la retòrica oficial dissimuli aquest objectiu amb conceptes com creixement sostenible.

Lamentablement, els tímids criteris que s'apliquen per contenir el creixement urbanístic s'estan mostrant prou ineficaços en la majoria dels casos. L'edificació continua inexorablement. Des dels nous governs s'ha incorporat alguna legislació amb idees aparentment progressistes. Ara comentarem alguna.

Per exemple: existeix la intenció per part del nou executiu de la Generalitat de revisar el Pla territorial General així com tots els plans territorials sectorials abans de l'octubre de 2005 i aplicar moratòries específiques de les llicències als territoris que siguin considerats d'especial protecció com alguns sectors del litoral i de les comarques Pirenaïques. No s'espera però amb aquesta revisió, l'aplicació de criteris que tendeixen a domesticar als constructors. Tant de bo ens equivoquem.

També des de la Generalitat, s'està impulsant un pla urbanístic costaner per protegir el sòl de la costa que resta, és a dir 24.000 ha de primera línia, per conservar els pocs espais no urbanitzats pel turisme. Aquesta mesura és bona però s'hauria de completar amb més restriccions dins dels plans generals aprovats.

Una conseqüència del pla urbanístic anterior és que els constructors, davant de les dificultats per edificar a primera línia de costa, estan edificant la segona línia, el prelitoral. S'ha d'actuar amb restriccions també en aquest sector i protegir els espais lliures i els corredors biològics o es provocarà la desaparició irrecuperable del sector agrícola, de la fauna i de les aus migratòries.

El sector del turisme és fonamental per a Catalunya i és cada cop més exigent.

Cal recordar que la UE ha assignat a l'Estat espanyol, primordialment, aquest sector. Si continuem amb la degradació paisatgística de les platges i pobles tots podem sortir escaldats per la disminució de turistes que visitin Catalunya. De fet la baixada de visitants ja ha començat. Els hotels ja no tenen l'alt índex d'ocupació pels turistes de sol i platja. Tant és així que algunes cadenes hoteleres prefereixen construir nous hotels en destins més seductors com Turquia i altres mercats emergents i no invertir a Catalunya.

No obstant aquestes legislacions que intenten limitar la construcció, la realitat és que el sector continua el seu inexorable creixement.

El problema principal que s'ha d'abordar és que la planificació i les decisions que afecten al territori no s'estan fent democràticament. Des del Govern no es donen facilitats per a la participació ciutadana i els resultats són patents amb aprovacions d'actuacions agressives i innecessàries

Si ens trasllem al Govern de Madrid, els fons i les formes són similars. Dins de l'Administració central de l'Estat governada pel PSOE, es pot dir que lamentablement també existeix un gran interès en promocionar l'edificabilitat. Com a mostra, el creixement del PIB de l'Estat està influenciat enormement pel creixement de la construcció d'habitatges i la seva mecànica especulativa.

El Govern Central ha proposat també mesures revisionistes. Entre elles, només com a mostra, es comentarà el canvi de la Llei del sòl per intentar regular el preu de l'habitatge. Es tracta de fixar un preu legal del sòl d'acord amb el valor inicial sense comptar l'expectativa de revalorització (valor expectant) i així regular el preu final de l'habitatge baixant la repercussió del solar. Aquesta mesura és de molt difícil aplicació en les

transaccions privades i per tant amb poca repercussió en el preu final. En canvi té aplicació en el moment de fixar els preus de les expropiacions per infraestructures, principalment el cost d'expropiacions que s'ha estat pagant a preus mol elevats, a costa de fons públics, doncs s'està pagant el rústic afectat per una infraestructura com a urbanitzable en una política que ha anat mol bé per trencar l'oposició local a les noves infraestructures.

Dins de l'administració local hi hauria la possibilitat d'una regulació per part dels Ajuntaments. Des de l'estratègia dels defensors del territori semblaria obvi que s'hauria d'aconseguir la seva col·laboració per a construir ciutats i pobles equilibrats però aquest objectiu és també difícil ja que les administracions locals són molt deficitàries i han d'aconseguir ingressos amb les promocions urbanístiques. Així s'ingressa a través de llicències d'obres, l'IBI, de la venda de sòl públic i altres (i també s'ha de dir que s'han d'aconseguir vots amb aquestes promocions). Per tot això, indirectament també són col·laboradores del consum del seu propi territori.

La solució vindria per crear administracions locals amb hisendes fortes que no depenguessin tant dels ingressos de la construcció, però l'Estat gràcies a la baixa pressió fiscal, gràcies a la venda de les companyies de serveis que ajudaven a recaptar, i gràcies a la despesa sumptuària que està fent en algunes infraestructures, s'ha quedat escurat.

A Barcelona i a la seva àrea metropolitana l'Ajuntament consolida l'edificabilitat màxima en municipis governats tant per la dreta com l'esquerra, en els que hi queda molt poc per edificar. A la capital per guanyar sostre edificable s'augmenta l'alçada màxima permesa i s'aprova la construcció de grans gratacels. També es planteja la reducció de la superfície mínima

regulada per habitatges (fet especulatiu que es justifica semànticament amb l'expressió: completar la ciutat).

Amb totes aquestes idees que ningú pensi que estem en contra del sector de la construcció, molta gent es guanya la vida en ell i s'ha de protegir. Es necessita que aquest sigui dinàmic per construir habitatges i zones industrials i carreteres d'interès general, però des d'una planificació que coordini i limiti l'expansió. Existeixen solucions diferents i imaginatives a la de la construcció tan exagerada de nous habitatges. L'Administració pot, i ens consta que en alguns casos s'està fent, adoptar mesures de contenció. En els plans generals ja es limiten les condicions i usos però es podrien limitar més. En un altre sentit, també es podria promocionar el lloguer, hi ha gran quantitat d'habitatges buits i no es promociona el lloguer amb legislacions adequades que protegeixi a ambdues parts. Un altre mesura és impulsar la rehabilitació i no la segona residència, igualment s'ha d'impedir la dispersió i proliferació de centres logístics i àrees de serveis. En definitiva, la regularització urbanística no ha de ser tan permissiva. No és un problema tècnic sinó ideològic, però regular va en contra de la majoria inversora en un moment de grans beneficis pel sector i en un moment de crisi d'idees polítiques d'esquerres.

La situació no és favorable als interessos del territori ni els seus habitants, ja que s'està deixant cada cop més en mans del mercat. No es pot esperar que els plans directors territorials o sectorials planifiquin a favor del territori, sinó s'aconsegueix un canvi a la facilitat de "guanys ràpids" que impera actualment.

CONCLUSIÓ

Reflexionant sobre les causes de la lamentable situació territorial a la que ens dirigim, observem com tots els arguments explicats en els diferents capítols conflueixen en assenyalar al neoliberalisme i a l'actual globalització com a principal culpable de l'agressiva transformació territorial i social que estem patint.

Però l'Administració vol seguir el camí del creixement pel creixement, que promou el neoliberalisme i creu erròniament que sense canviar el model econòmic pot dominar els efectes d'aquest creixement sobre el territori.

Aquesta dissociació entre neoliberalisme i els perjudicials efectes ecològics i socials que comporta no s'ha aconseguit. O s'inflexiona realment el model o el territori es tindrà que preparar per rebre gran quantitat de ciment i asfalt de forma irreversible. La diagnòsi és clara, la pressió sobre el medi associat al creixement està portant al territori i al medi a un estat crític.

Aconseguir el canvi significa aplicar progressivament mesures com les que a l'escrit s'indiquen. Però moltes de les alternatives raonables proposades no s'accepten per part dels partidaris del paradigma neoliberal perquè qui mana realment és el mercat que té por de perdre els guanys fàcils, que els hi proporciona l'especulació territorial, en un moment econòmic que fa difícil generar plus-vàlues tant interessants per als fluxos financers en altres sectors.

No es pot acceptar que l'Administració defensi obertament que el mercat va de forma inexorable pel camí del "progrés". Són arguments demagògics. El mercat va empobrint cada cop més als habitants del món i accelera la depredació del territori.

La precarietat de recursos, la contaminació, l'increment de la pobresa, la fam, les epidèmies, etc... són indicadors prou clars de que el cicle de consum s'està acabant. S'ha de buscar la transformació cap a un altre model més d'acord amb el territori i les persones.

La transformació s'ha d'aconseguir entre altres vies, defensant l'Estat del Benestar, l'ecologisme, la solidaritat amb els països menys rics, etc...

Existeixen moltes propostes i alternatives possibles per aconseguir la transformació del model, defensades per diferents entitats i grups que no accepten les coses com són sinó que lluiten per transformar les coses en com haurien de ser. Per això aquells que és beneficien d'aquesta injusta globalització tenen un gran interès en desacreditar totes les alternatives i els moviments que els qüestionen.

No s'ha de cedir a les pressions; es tracta en definitiva d'incidir de forma eficaç sobre les idees preestablertes per aconseguir un món més just, un món diferent.

Desembre 2004

BIBLIOGRAFIA

- *Alex S. Maclean, “La Topografía del territorio” (Gustavo Gili, 2003).
- *Antonio Estevan, Alfonso Sanz, “Hacia la conversión ecológica del transporte en España” 1996.
- *ATTAC, “Les transports au service de la mondialisation capitaliste – Le developpement insoutenable”, Conseil scientifique, Groupe de travail:transport. 2003.
- *ATTAC, “Sur le liberalisation du transport ferroviaire 2003”, Conseil scientifique, Groupe de travail:transport. 2003.
- *Comisión de la Comunidad Europea, “Europa en la encrucijada, la necesidad de un transporte sostenible 2003”.
- *Comisión de la Comunidad Europea, “Intermodalidad y transporte intermodal de mercancías en la UE” Bruselas 29.5.1997.
- *Comisión de las Comunidades Europeas, “Intermodalidad y transporte intermodal de mercancías en la UE” 25.9.97.
- *Comisión de las comunidades europeas, “Superpistas ferroviarias transeuropeas de transporte de mercancías”, 29.5.97.
- *DE CONSULT, “Situació actual de l’exploració de les línies d’alta velocitat a Europa.
- *Diputació de Barcelona, “Redes territorios y Gobierno” (UIMP-2002).
- *EL PAIS. Informació econòmica (publicació en premsa escrita).
- *Generalitat de Catalunya, “Pla d’ènergia a Catalunya en l’horitzó de l’any 2010” (2002)
- *Generalitat de Catalunya, “Estudi de factibilitat de l’alta velocitat Barcelona frontera”, 1986.

- *Greenpeace nº 65, 2003/I, “ El saqueo de oriente medio por oro negro” Emilio Rull.
- *Isaacmetapoli, “Territori de recerca”, Institut d’arquitectura avançada de Catalunya. 2003.
- *INFRAS, “Costes externos del transporte”, IWW universitat Karlsruhe/Zurich 2004.
- *Joan Martinez Alier, Jordi Roca Jusmet, “Economía ecológica y política ambiental” 2001
Fondo de cultura económica, Mexico.
- *Le Monde Diplomatique, “Mundo S. A.-Voces contra la globalización”, 2002, (edit.tempestad).
- *Le Monde Diplomatique, “Pensamiento crítico v. pensamiento único”, 1998 (temas de debate).
- *Le monde Diplomatique, “En los orígenes de la nueva crisis petrolera”, prensa julio 2003.
- *Le monde Diplomatique, “El desarrollo no es necesariamente crecimiento”, prensa Julio 2003.
- *Le monde Diplomatique, “Sobre el crecimiento” J.Vidal Beneyto, prensa Abril 2004.
- *Ministerio de Fomento 2000, “Plan de Infraestructuras de transporte 2000-2007”.
- *Noam Chomsky, Heinz Dieterich, “La aldea Gobar”.
- *Pedro Arrojo, Javier Garcia, “Los trasvases del Ebro a debate”.
- *Ramon Pujades, Jaume Font, “Ordenació i Planificació Territorial” 1998 (ed. Sintesis).
- *Union Europea, Libro Blanco del transporte-2001, “La política europea de transportes de cara al 2010”.
- *Ressau “Sortir du nucleaire”- Lyon 2004.
- *Philippe Rouvillois, (inspector General de Finances 1996) “Raport sur les perspectives en matiere de creation de nuvelles lignes ferroviaires a grande vitesse” .

*UIC UNIFE-ERRI, “Can your railway benefit from tilting train technology?”, Paris 6.5.1999.

*Vicenç Navarro, “Bienestar insuficiente, democràcia incompleta”, 2002.(Anagrama).

*Zaida Muxí, Arquitectura de la ciutat global

ATTAC, MOVIMENT INTERNACIONAL DE CIUTADANS PER AL CONTROL DEMOCRÀTIC DELS MERCATS FINANCERS I LES SEVES INSTITUCIONS

Attac, es un moviment d'educació popular orientat cap a l'acció, que proposa:

Gravar amb una taxa les transaccions financeres, com la Taxa Tobin.

Obligar que els mercats financers i les empreses transnacionals paguin impostos.

Suprimir els Paradisos Fiscals, defensar els Serveis Públics i el medi ambient.

Cancel·lar el Deute Extern dels països pobres, convertir el "lliure comerç" en Comerç Just.

Exigir una Europa dels ciutadans.

La reestructuració democràtica dels organismes internacionals: BM, FMI, OMC, ...

Avançar cap a l'implantació de la JUSTÍCIA GLOBAL.

Fomentar el debat i la reflexió entre els ciutadans, promoure la Pau i la Justícia entre els pobles, i rebutjar la violència com a mètode per a solucionar els conflictes.

***ES TRACTA DE REAPROPIAR-NOS TOTS UNITS DEL
FUTUR DEL NOSTRE MÓN, QUE RES DEL QUE ENS
AFECTI ES FACI SENSE LA NOSTRA PARTICIPACIÓ***

**ATTAC - Moviment internacional de ciutadans
per al control democràtic dels mercats i les seves institucions**

C/. Aragó, 174-176, 2^a, 3^a • 08011 Barcelona

attac-catalunya@pangea.org <http://attac-catalunya.pangea.org>

Butlleta d'inscripció

Desitjo rebre més informació Desitjo inscriurem a ATTAC

Marcar amb una X l'opció desitjada. En cas de desitjar únicament més informació, sols omplir nom i cognoms, domicili, telèfon i correu electrònic.

DADES PERSONALS

Nom i cognoms

DNI Data de naixement

Domicili

Població..... Codi Postal.....

Professió Estudis.....

Tel. particular Tel. treball

Fax Correu electrònic.....

Associacions a les que pertany o ha pertengut

Quota trimestral: (marcar X)

A 6 € C 18 €

B 12 € D..... € Data

Signatura:

DOMICILIACIÓ BANCÀRIA

Sr. Director

BANC O CAIXA D'ESTALVIS

Direcció

Població..... Codi Postal.....

C. C. C.

--	--	--	--	--

--	--	--	--	--

--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Li agrairia carregués en el meu compte/llibreta a dalt indicada i fins nou avis els rebuts que li siguin presentats per "ATTAC-Moviment internacional de ciutadans per al control democràtic dels mercats i les seves institucions", en concepte de quota.

Signatura:

Titular

D.N.I.



attac



ATTAC

ASSOCIACIÓ per la TAXACIÓ de les TRANSACCIONS financeres i l'ACCIÓ CIUTADANA

**Moviment internacional de ciutadans
per al control democràtic
dels mercats financers i les seves institucions**

c/ Aragó, 174-176, 2º, 3ª · 08011 Barcelona

<http://www.attac-catalunya.org> · attac-catalunya@pangea.org

edicions