

Nuevas perspectivas sobre infraestructuras

GERMÀ BEL

(PUBLICAT A *EL PAÍS*, CAT, 1 DE MARÇ DE 2003)

Poco a poco, como sucede con los cambios de perspectivas, hemos comenzado a pasar de la pregunta ¿qué infraestructuras necesita Cataluña?, que cada vez se queda más estrecha, hacia otra cuestión que ha ganado relevancia ¿qué infraestructuras son necesarias para integrar la euroregión mediterránea en la que se enmarca Cataluña? Este cambio de enfoque se había hecho ya urgente, porque sólo el aumento de dimensión poblacional, económica y social que supone la perspectiva de la euroregión permite, precisamente, dar una respuesta satisfactoria y viable a las propias necesidades de Cataluña.

Esta euroregión se caracteriza por la existencia de un núcleo estructurante, formado por los territorios de la antigua Corona de Aragón, y unas áreas de extensión inmediata hacia el Sur de Francia, en el eje Montpellier-Toulouse, y hacia el sudeste de la península. El peso económico del núcleo estructurante formado por Aragón, Baleares, Cataluña y el País Valenciano ha sido estudiado por las cajas de ahorros de los cuatro territorios: sabemos que en esta área se produce un tercio de la riqueza española y se concentra un porcentaje aún mayor de las exportaciones españolas. Además, las relaciones económicas dentro del área son muy intensas. Por otra parte, las interrelaciones del área central de la euroregión con el sur de Francia y con el sudeste español, aunque más modestas, son significativas y tienen un gran potencial de crecimiento.

Miradas así las cosas, las infraestructuras necesarias para la vertebración interna de la euroregión y para su articulación con el resto del mundo exigen un modelo de diseño y gestión que se aleje de la estricta radialidad que ahora impera en la política española. Hay que poner más énfasis en las conexiones transversales y en la idea de red en malla. Esta perspectiva es directamente aplicable a algunas cuestiones de gran actualidad en el debate catalán sobre infraestructuras. Por ejemplo, a los aeropuertos.

Mucho se ha discutido ya, aunque poco se ha avanzado aún, sobre la necesidad de que Cataluña alcance un nivel de facilidades aeroportuarias que permita disponer de un nudo de conexiones internacionales de larga distancia. Realmente, nuestra dimensión estricta, nuestros seis millones y pico de habitantes, constituyen un mercado algo estrecho para esta aspiración. Sin embargo, un área económica funcional como la euroregión, con más de quince millones de habitantes, ofrece muchas más oportunidades para conseguir este objetivo. Tiene sentido, además, porque todos podemos salir ganando con cambios de este tipo.

La mejora que supone para Cataluña disponer de un gran aeropuerto internacional es obvia. Y, además, también mejoran el resto de territorios de la euroregión. Ahora, para viajes aéreos a muy larga distancia desde Zaragoza o desde Valencia las opciones son muy limitadas: ir a Madrid a tomar el vuelo directo. Algo muy similar sucede con Toulouse y Montpellier en Francia, con paso obligado por París. La existencia de oferta aérea intercontinental en Barcelona proporcionaría a los viajeros de todas esas ciudades más frecuencia de vuelos y más posibilidades de opción. En suma, menores tiempos de viaje y, probablemente, mejores precios. Claro que esto exige, a su vez, una perspectiva de euroregión para analizar los problemas de conectividad interna relacionados con otras infraestructuras como las ferroviarias y la red de carreteras. Como sucede a menudo, el sector privado se ajusta a este tipo de cambios con suma rapidez. Ahí está, por ejemplo, la reciente fusión entre Acesa y Aurea formando Abertis, empresa que ahora gestiona, entre otras, las autopistas de peaje en todo el triángulo delimitado por la frontera francesa, Zaragoza y Alicante.

El cambio de perspectivas sobre las infraestructuras exige también un cambio de método de relación

entre Cataluña y España. La relación estrictamente bilateral entre ambos gobiernos ha mostrado ya sus grandes insuficiencias, al depender de las circunstancias coyunturales de potencia política de una y otra parte, que en momentos como los actuales son muy desfavorables para Cataluña. Es necesario trascender el estrecho marco de la estricta relación bilateral para poner mayor énfasis en la idea de relaciones multilaterales y de cooperación con los territorios que comparten nuestros problemas y necesidades. Se trata aquí de pasar desde la pregunta ¿qué se plantea desde Cataluña para Cataluña? hacia la cuestión ¿qué se propone desde Cataluña y otros territorios para resolver los problemas y necesidades que compartimos?

Volvamos al asunto de los aeropuertos. Hemos alcanzado un gran consenso en Cataluña sobre la necesidad de cambiar la forma en que se gestionan los aeropuertos españoles para conseguir que la periferia peninsular pueda aprovechar sus potencialidades. Pero una reforma planteada sólo desde Cataluña y sólo para Cataluña tiene mucha menos fuerza y es menos viable que una propuesta compartida y coprotagonizada con el resto de los territorios periféricos que pueden percibir una mejora propia con la reforma. Sin duda, este cambio de método en la política catalana es difícil después de muchos años de relación bilateral y negociación tacticista y coyuntural. Pero el cambio de modelo de relación política es inevitable, como lo ha sido el cambio de perspectiva en algunas cuestiones, como la de las infraestructuras, básicas para Cataluña.