Un Estat propi per privatitzar infraestructures?

El diputat Pere Macias (CDC) presenta el seu llibre analitzant la gestió d'infraestructures a Espanya



Ricard Font, Pere Macias, Domènec Espadalé i Òscar Oliver, ahir.

MARTÍ SANTIAGO | GIRONA

L'"esperança sobiranista" de Convergència Democràtica de Catalunya en la hipotètica gestió de les infraestructures d'un Estat propi passa per privatitzar-les. Bàsicament, es tractaria de fer el mateix que en el seu dia va iniciar el primer Govern de José Maria Aznar però, això sí, "primer liberalitzant i després privatitzant", segons va postil·lar el secretari de territori i mobilitat, Ricard Font (CDC) durant la presentació a la Cambra de Comerç de Girona del llibre del diputat convergent Pere Macias Infraestructures d'Estat. Dels incompliments d'Espanya a l'esperança sobiranista.

Font, que en un lapsus del president de la Cambra de Comerç, Domènec Espadalé, va ser presentat a l'audiència com a "secretari d'Estat" es va desfer en elogis al llibre recalcant que aquest apunta "el bon camí" del que hauria de fer el Govern català si pogués gestionar totes les infraestructures de la comunitat. I la intervenció del coautor del mateix, Òscar Oliver -director comercial d'Aeroports de Catalunya- donava moltes pistes al respecte quan posava quatre exemples que haurien de considerar-se paradigmàtics del model proposat: la privatització de l'aeroport brasiler de Natal l'any 2011 perquè "estava mal gestionat"; la privatització de l'operadora ferroviària del Japó l'any 1987 "perquè tenia un deute que era el deu per cent del PIB"; la creació de la línia ferroviària l'Havana-Güines el 1837 proposada per l'empresariat resident a la colònia cubana; i la implantació de Mango a Barcelona i la seva expansió a l'extrem orient a finals dels 90 quan no existien vols directes des de l'aeroport del Prat.

"El que demanem a l'Estat és que faci política d'Estat", va reclamar el diputat Pere Macias a l'encetar la seva intervenció, part de la qual va centrar en posar exemples que induïssin a pensar que el Govern central menysté a Catalunya: va comparar la diligència que havia mostrat en desdoblar els 600 quilòmetres de l'autovia de la Ruta de la Plata entre Sevilla i Gijón i la lentitud en el desdoblament de la N-II a la província, que ha trigat onze anys a fer 14 quilòmetres. Per contra, va treure pit amb l'Eix Transversal per indicar que la Generalitat, tan bon punt va adonar-se que aquesta significativa carretera s'havia quedat petita, la va desdoblar complint els terminis d'obra previstos.

Els exemples eren paradigmàtics i anaven com anell al dit per donar a entendre que si Catalunya disposés d'un Estat propi les infraestructures es podrien gestionar millor. Però ni el diputat ni el coautor del llibre com tampoc

el secretari de mobilitat van optar per posar-ne d'altres igualment significatius sobre la manera de gestionar del Govern autonòmic, com ara la línia 9 del metro -que de 2.600 milions va passar a costar-ne 16.000-, el fiasco de Spanair -alimentada amb diner públic a través d'Avançsa-, el deute que arrossega l'Agència Catalana de l'Aigua o l'adjudicació d'Aigües Ter-Llobregat a un consorci liderat per Acciona que ha estat anul·lat judicialment.

Font del document:
http://www.diaridegirona.cat/comarques/2015/01/08/propi-privatitzar-infraestructures/704661.html?utm_source=rss