

BCN dice que la Sagrera será "la estación de Catalunya" • El ayuntamiento defiende que el plan no restará recursos a otros municipios • La Generalitat pide a Fomento compartir la explotación del techo de la terminal

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

19/3/2009 EL Periodico

A efectos políticos e ideológicos, bien se puede decir que la Sagrera es más que una estación. Los eternos problemas de financiación de la futura terminal central de Barcelona mezclan discusiones sobre modelos económicos, de país y de Estado, lo que explica la complejidad del asunto. En respuesta a uno de ellos, el del equilibrio territorial catalán, el ayuntamiento se apresuró ayer a indicar que la Sagrera será "la estación de Catalunya". Una metáfora para defender que la operación acordada el pasado martes con Fomento de utilizar fondos del Estatut para completar el pago de la obra "no quita recursos a otros municipios", tal y como explicaron fuentes municipales.

Y es que tras haber conseguido el compromiso del ministerio de iniciar las obras este año y de recurrir para ello a la disposición adicional tercera del Estatut, con el beneplácito previo de la Generalitat, ayer tocaba poner paños calientes para no levantar suspicacias históricas que ya resucitaron CiU y ERC. El alcalde de Figueras, el convergente Santi Vila, reclamó a Fomento que pague con la misma fórmula la transformación urbana vinculada a la nueva estación de la ciudad empordanesa; y el presidente de ERC, Joan Puigcercós, expresó su malestar porque la Generalitat no estuviera presente físicamente en la escenificación en Madrid del preacuerdo.

UNA CAPITAL FUERTE

Fuentes municipales replicaron apelando al modelo de país que Hereu reivindicó el martes en Madrid. El de una Catalunya con una "capital fuerte". Tal y como dijo uno de sus colaboradores directos, "ningún otro proyecto contemplado en las inversiones del Estado en infraestructuras a través del Estatut está tan justificado".

Al margen de las declaraciones políticas, donde se jugará el verdadero partido es en la negociación que se abre ahora entre el Ejecutivo central y el catalán, para concretar la revisión del convenio firmado en el 2002 para costear la Sagrera. Y ahí entran las otras dos discusiones. La del modelo de Estado recuerda que el PP de Aznar se negó a pagar toda la obra, pese a ser de su plena competencia y tratarse de una infraestructura estratégica prioritaria.

EL MODELO DE ESTADO

El debate del modelo socioeconómico va ligado a la solución de corte liberal que se acabó firmando con la Generalitat gobernada por CiU y el alcalde Clos, la de una construcción consorciada. Es decir, Fomento puso del presupuesto público 160 millones de euros (actualizados al 2009) de los casi 600 millones que cuesta la terminal. El resto debía costearse con los beneficios de los 180.000 metros cuadrados de techo de oficinas y hoteles a construir sobre la estructura subterránea del complejo ferroviario. Para ello se preveía contar con un operador privado, siguiendo la estela del plan de Chamartín.

La crisis ha obligado a rehacer el guión y ahora se firmará un pacto de inspiración socialdemócrata. Fomento lo paga todo y los 440 millones que debían cubrir las plusvalías los vehicula, en varios años, a través del Estatut. Y ahí volvemos al principio, ya que se puede interpretar que es la Generalitat, y por tanto Catalunya, quien acaba pagando el pato. Para evitarlo, Obres Públiques quiere compartir con Fomento los beneficios del techo, una vez se recupere el mercado. Lo que también genera una última reflexión: ¿No era la burbuja inmobiliaria un pecado que no se debe repetir?.