

Una jugada maestra con las autopistas de la Generalidad de Cataluña

Pere M.^a Comas i Miralles

A Joan Ramón Capella y Ramón Garrabou

El procés y la burguesía catalana

La deriva populista de parte de la burguesía catalana hacia posiciones soberanistas tiene, a mi entender, un componente espasmódico propio de la autodefensa de una especie en extinción.

Expresa, en realidad, una sociedad decadente, vulgar, mediocre, en gran parte caciquil (de proximidad comarcal) y extremadamente cobarde, por lo que, trasladando estos factores al terreno de la economía, adquiere especial relevancia en todos los ámbitos y a todos los niveles, algo que explica en gran medida este tiempo terminal.

Hoy tomaré como referencia una noticia muy reciente sobre las autovías de la Generalidad de Cataluña, que han pasado a ser gestionadas por el grupo mexicano FCC del multimillonario señor Carlos Slim, culminando así el proceso en que Abertis (que fue participada de la Caixa, titular de la concesión de las autopistas, no sólo de las del Estado sino también las de la Generalidad) ha pasado a ser de la titularidad del grupo ACS (del multimillonario madrileño señor Florentino Pérez) y de Atlantia, del grupo italiano de la familia Benetton.

En resumen, todas, absolutamente todas las infraestructuras viarias básicas o primarias de la Generalidad de Cataluña (autopistas y autovías) son hoy gestionadas y explotadas desde Madrid. De la burguesía catalana “no se sabe, no contesta...”.

La red viaria básica de la Generalidad de Cataluña

Hay dos tipos de red viaria básica o primaria de titularidad de la Generalidad de Cataluña, pero gestionada por el capital privado mediante concesiones: las autopistas con peajes físicos y las autovías, con peajes a la sombra. Entre las autopistas (no se incluyen las de titularidad estatal) encontramos: a) el túnel de Vallvidrera; b) el túnel del Cadí; c) la C-31 o Eje costanero (tramo 1: El Vendrell-Vilanova i la Geltrú; tramo 2: Sitges y túnel del Garraf; tramo 3: Castelldefels-Barcelona; tramo 4: Barcelona-Montgat; tramo 5: Montgat-Mataró, este último con la identificación como de C-32; d) la C-33,

entre el nudo de la Trinitat, en Barcelona, y Montmeló (era de titularidad estatal y fue transferida a la Generalidad).

Todas estas autopistas, con peaje físico, eran hasta el pasado año del grupo Abertis, perteneciente al conglomerado de la Caixa, y hoy son propiedad de unas sociedades controladas por Florentino Pérez y la familia Benetton. Abertis hoy está endeudada hasta las cejas porque los señores Pérez y los señores Benetton le han endosado la financiación de la OPA. Es una operación del manual depredador de toda buena OPA.

Las autovías de la Generalidad de Cataluña con peaje en la sombra (jugosas concesiones que se pagan con cargo a los presupuestos de la Generalidad) son: a) la C-16, Eje del Llobregat-Sant Fruitós de Bages-Berga; b) la C-17, Eje del Ter (Centelles-Ripoll); c) Eje d'Aro (Maçanet-Platja d'Aro); d) la C-25, Eje Transversal (Cervera-Caldes de Malavella), y e) la C-15, Eje Diagonal o Eix Garraf-Anoia. Todas estas autovías (con la salvedad del Eje Diagonal, que es explotada por la sociedad Eix Diagonal Concessionària de la Generalitat de Catalunya S.A., uno de cuyos accionistas principales, por cierto, es la sociedad Iridium Concesiones de Infraestructuras S.A. (una sociedad al cien por cien del grupo ACS), son gestionadas y explotadas por una sociedad denominada CEDINSA, cuyos socios fundadores fueron cuatro compañías (FCC, COPCISA, COPISA y COMSA). Es esta mercantil CEDINSA la que motiva los presentes comentarios.

Una jugada maestra del señor Carlos Slim

Mediante una OPA de hace más o menos un par de años, el multimillonario mexicano Carlos Slim se quedó con la mayoría del capital de FCC. Como hemos visto FCC es también accionista de CEDINSA.

Esta sociedad, CEDINSA, estaba embarullada con discusiones entre los diversos socios catalanes, que pasaban por una difícil situación financiera y que vincularon sus derechos societarios a diversos fondos de inversión (COPISA con el fondo inversor Meridian, y COMSA con el fondo inversor Mirova), pero el señor Slim ha desbrozado el tema en lo que la prensa económica madrileña ha calificado de “jugada maestra”, comprando la participación de COPCISA y alcanzando así más del 50% del capital.

Pero esta nota no la motiva que CEDINSA —es decir, las autovías de la Generalidad de Cataluña— sea ahora del todo mexicana gestionada desde Madrid, sino el hecho de que la operación pone de relieve la manifiesta decadencia de la burguesía catalana.

COPISA (familia Cornadó) y COMSA (familia Sumarroca) fueron dos

constructoras que crecieron al amparo de la era Pujol. COPISA se encuentra involucrada en las comisiones al señor Jordi Pujol Ferrusola, el primogénito del ex presidente de la Generalidad, y COMSA (COMSA EMTE) también. El patriarca de COMSA, el señor Carles Sumarroca Coixet, fue uno de los fundadores de Convergència Democràtica de Catalunya.

COPCISA (de la familia de Benet Carbonell i Marcet, fallecido en 2017 y actualmente presidida por su heredero Eloi Carbonell Santacana) ha vendido su participación en CEDINSA a FCC (pasaba también por graves problemas financieros, si bien a principios del año en curso consiguió refinanciar su deuda). No nos consta que COPCISA se encuentre en la trama de las comisiones a Jordi Pujol Ferrusola, pero sí es de público dominio que la cuestión CEDINSA ha supuesto un duro enfrentamiento entre estos grupos constructores catalanes, es decir, entre COPCISA por una parte y las muy “pujolianas” COPISA y COMSA, por otra.

El silencio de la Generalidad de Cataluña

En una economía de mercado liberal como la nuestra las concesiones tienen vida propia, pero han de estar siempre supervisadas por la administración que las otorga.

Las concesiones se pueden vender y por lo tanto comprar directamente o indirectamente, como ha hecho el señor Slim alcanzando la mayoría del capital de CEDINSA, pero las condiciones en que se otorgaron deben ser controladas por la administración titular de las mismas, en este caso la Generalidad de Cataluña (inversiones, mantenimiento, aplicación del canon concesional, etc.). El silencio del gobierno del muy honorable vicario del Palacio de la Generalidad ha sido total en torno a este hecho, como en el caso de la operación Abertis (y tantos otros hechos que afectan a la economía catalana). No hay gobierno más allá de la cuestión Waterloo.

El hecho que comentamos tiene que ver con las “empresas catalanas familiares”. Forma parte de este tejido empresarial catalán que día a día se desmigaja sin remedio, y ello no tiene nada que ver con los gobiernos de Madrid. Forma parte de lo que al principio de estas notas definíamos como una sociedad decadente, vulgar y mediocre, que explica en gran medida este tiempo terminal de la burguesía catalana.

El goteo de noticias al respecto es inacabable, y, como ejemplo, cabe recordar que Freixenet es actualmente de la alemana Henkell y Codorniu, “nuestra Codorniu, para los catalanes”, es del fondo de inversión norteamericano **Carlyle**. Podríamos añadir una retahíla más de nombres en que las familias del “país” han abandonado la creatividad del trabajo para instalarse en la gestión

de sus orinales personales rellenos (relativamente, en términos de la economía global) de billetes.

La deslocalización de empresas hacia Madrid y otros lugares de la "piel de toro" no se explica con los argumentos soberanistas; se explica analizando la estructura económica y social de un país. Las perspectivas no son nada positivas. Una mínima dosis de realismo es imprescindible. Los hiperventilados del *procés* no ayudan en nada a tratar esta realidad.

20/8/2019