

## TRIBUNA

## Qué es una infraestructura

JORDI PONS I NOVELL

La disposición adicional tercera del Estatut establece que la inversión en infraestructuras del Estado en Catalunya, excluyendo el fondo de compensación interterritorial (FCI), debe equipararse al peso de la economía catalana en el PIB del conjunto del Estado (18,8%). No obstante, según los presupuestos generales del Estado (PGE) correspondientes al 2007, Catalunya recibirá el 13,9% de la inversión regionalizable que hará el Estado en las comunidades autónomas, lo que equivale a 2.958 millones. En el primer año de aplicación del Estatut, el esfuerzo inversor realizado directamente por el Estado en Catalunya disminuirá en relación con el 2006 (con una inversión presupuestada del 14,6% en Catalunya) y será el más reducido de los últimos seis años. A pesar de estas cifras, el Ministerio de Economía y Hacienda y la Conselleria d'Economia i Finances señalaron el pasado octubre, al presentarse el proyecto de PGE del 2007, que se cumplía escrupulosamente el Estatut. En cambio, otras voces han alertado de que la disposición adicional tercera no se cumple, puesto que no están de acuerdo con la definición de inversión en infraestructuras que propone el Estado.

Si se interpreta de manera literal el concepto de inversión que figura en la disposición adicional tercera, es decir, las inversiones regionalizables que figuran en los PGE, Catalunya tendría que recibir en el 2007 un total de 4.012 millones (el 18,8%). En cambio, en los PGE únicamente se recogen las inversiones en infraestructuras de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente y las transferencias de capital (excluido el FCI) destinadas a financiar infraestructuras de transporte y medio ambiente. Según esta definición restrictiva del concepto de inversión en infraestructuras, Catalunya recibirá 3.195 millones. No obstante, únicamente 2.604 millones, casi la misma cifra que en el 2006, corresponden a inversiones en infraestructuras de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente, puesto que los 591 millones restantes se incluyen en distintas partidas que difícilmente pueden considerarse inversiones en infraestructuras.

Utilizando esta definición restrictiva de qué se entiende por infraestructuras, que no incluye, por ejemplo, las infraestructuras energéticas, de telecomunicaciones, logísticas, culturales, sociales, sanitarias, científicas, tecnológicas o las relacionadas con la vivienda, el Estado concluye que cumple la disposición adicional tercera del Estatut. No obstante, parece arbitrario considerar únicamente las inversiones en infraestructuras de transporte y de medio ambiente, por lo que el Estado se comprometió a darnos una parte del pastel de la inversión, pero en el momento de concretar sus promesas el pastel que ha salido del horno es mucho más pequeño de lo que nos pensábamos: la diferencia entre las dos interpretaciones representa para Catalunya dejar de recibir 1.054 millones de inversiones en infraestructuras, una parte de los cuales podría destinarse a mejorar algunas líneas ferroviarias catalanas, lo que aligeraría el sufrimiento de muchas personas que utilizan habitualmente el ferrocarril para sus desplazamientos cotidianos.

### EL ESTADO

flexibiliza el concepto de infraestructura según le convenga en cada caso

En cambio, en Andalucía el Estado se ha comprometido a invertir según su población. En este caso no se utilizará la definición que se ha aplicado para Catalunya y se considerarán todas las inversiones regionalizables. En Andalucía se aplicará un criterio diferente (población) al previsto en el Estatut (PIB), y los cálculos se efectuarán sobre dos bases diferentes: en Andalucía, todas las inversiones regionalizables del Estado, mientras que en Catalunya únicamente se consideran las inversiones regionalizables de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente, con el agravante del distinto tratamiento que tendrán las transferencias de capital, especialmente el FCI. Siendo crueles, se podría decir que a los catalanes nos hubiera ido mejor con la disposición andaluza que con la del Estatut. En lugar de recibir un 13,9% de las inversiones totales del Estado, Catalunya habría recibido un 16% (el peso de la población catalana en el conjunto del Estado), lo que hubiera significado 456 millones adicionales.●

JORDI PONS I NOVELL, economista



**EL EQUIPO.** De pie, y de izquierda a derecha, Isak Andik, Salvador Vallés, Daniel López y Nicolás Olivé. Sentados, Casi, Damián Sánchez, Isak Halfon y Nahman Andik

## Mango moderniza su estructura y crea su primer consejo

*El grupo anuncia que quiere triplicar su tamaño en diez años*

■ **Mango ha dado un nuevo paso hacia la modernización y profesionalización de su estructura con la creación de su primer consejo de administración, en el que están los hermanos Andik y los primeros ejecutivos.**

DOLORS ÁLVAREZ

BARCELONA. – Mango presentó ayer su primer consejo de administración y anunció que su objetivo es triplicar el número de tiendas, hasta llegar a las tres mil, en un plazo de diez años. El objetivo es avanzar

en el proceso de profesionalización de la compañía, que pese a haberse consolidado como una de las primeras cadenas internacionales de moda seguía estructurada como una pequeña empresa familiar.

El consejo está encabezado por los propietarios del grupo, los hermanos Andik: Isak, como presidente, y Nahman, como vicepresidente y consejero delegado. El resto de los consejeros son los primeros ejecutivos, que al mismo tiempo han tomado una pequeña participación accionaria en el grupo.

Todos los consejeros-ejecutivos han desarrollado su carrera profesional en Mango. Se trata de Enric Casi, director general; Damián Sánchez, director creativo; Isak Hal-

fon, director de expansión; Nicolau Olivé, director de gestión, atención al cliente y coordinación de obras; Salvador Vallés, director del área de producto; y Daniel López, como secretario y director del área de atención al franquiciado, comunicación, gestión inmobiliaria, gestión de licencias y nuevos negocios.

La cifra de negocio de Mango alcanzó los 942 millones de euros en el 2006, un 6,1% más que en el año anterior. Fue un ejercicio en el que se abrieron 130 tiendas, con una expansión focalizada en China, Estados Unidos, Europa y Japón. Según el director general, ahora se quiere acelerar el ritmo de crecimiento, hasta alcanzar una velocidad de crucero de 200 aperturas anuales.●

## Thai, de Star Alliance, opta a unir dos veces por semana Barcelona y Bangkok

CONCHI LAFRAYA  
Enviada especial

BANGKOK. – La aerolínea tailandesa Thai decidirá entre octubre y noviembre de este año si regresa al aeropuerto de El Prat en el 2008. “Desde la oficina de España tenemos claro que hay que volver a ofrecer vuelos semanales desde Barcelona, pero todo depende de la central”, explicó en Bangkok Antonio Morales, director comercial para España, Portugal y el norte de África. El directivo resalta que la capital catalana compite con varias ciudades europeas, sobre todo escandinavas y francesas, ya que desde todas las

sucursales del viejo continente se está reclamando mayor oferta “por la elevada demanda que hay”.

Thai operó en Barcelona durante nueve meses en los Juegos Olímpicos. Después tuvo que abandonar los vuelos de pasajeros por falta de rentabilidad, pero mantuvo el servicio de carga. Según Morales, es fundamental el posicionamiento que Spanair tome en el aeropuerto catalán, “ya que en España es nuestro socio a través de Star Alliance”. La filial española está elaborando un informe para demostrar al consejo de administración que el círculo Madrid-Barcelona-Bangkok servirá para diversificar y atender a los pasaje-

ros de toda la Península Ibérica y no sólo a los catalanes.

El grupo, que facturó 61,8 millones de abril del año pasado a marzo del 2007 en España, un 38% más que el mismo periodo del ejercicio anterior, ofrece ahora tres vuelos semanales directos Madrid-Bangkok, con 385 plazas. A partir del próximo invierno se ha aprobado ya uno más desde la capital.

“Nosotros estamos, de todas formas, reclamando cinco vuelos, de los que tres se quedarían en Madrid y dos en Barcelona”, apunta Morales. El máximo órgano de la aerolínea tiene que decidir si reabre su base en Barcelona antes de que finalice este año. “Una de las principales bazas de nuestro país es que sólo hay cuatro países en Europa (Francia, Alemania, Inglaterra y España) que cuentan con dos aeropuertos entre los diez primeros de Europa”. El problema para Morales no es de si el máximo órgano de dirección de Thai quiere o no ampliar su base de distribución en España. Para el directivo, la clave está en que la compañía sólo dispone de 84 aviones y “tiene que ir comprando más para abrir nuevas rutas”.

En el 2006, la compañía facturó 7,06 millones en España con el transporte de mercancías, de los que 2,12 millones correspondieron a Barcelona. Thai transporta a Asia y Australia productos farmacéuticos, químicos y repuestos de automoción, entre otros e importa productos informáticos, electrónicos, ropa y complementos para compañías españolas como El Corte Inglés o Inditex y otros clientes.●

Anunci per a l'adjudicació del

### contracte pels treballs de trasdossat de pladur a la façana de Can Saladrigas

**Objecte:** L'esmentat al títol d'acord amb les especificacions dels Plecs Reguladors.

**Termini:** 3 mesos des de l'acta de replanteig.

**Preu màxim:** 65.883,27 € IVA inclòs.

**Expedient de contractació:** Tramitat per Barcelona Activa mitjançant procediment obert. Els Plecs Reguladors podran ser recollits a la seu Barcelona Activa (C/ Llacuna 162-164) de dilluns a divendres de 9.00 a 14.00 hores.

**Termini i lloc de presentació de proposicions:** Fins a les 14 hores del dia 7 de juny de 2007 a la seu de Barcelona Activa.

**Obertura de proposicions:** En acte públic el dia 8 de juny de 2007 a les 13.00 hores a la seu de Barcelona Activa.

Aquest anunci anirà a càrrec de l'adjudicatari.

**Barcelon@ctiva**