

La reunión del presidente del PAR, José Ángel Biel, con la vicepresidenta económica, Elena Salgado, puso fin al enconado conflicto entre socialistas y aragonesistas en la DGA. Superado este escollo, al Ejecutivo autonómico le ha estallado ahora la problemática situación que afronta la planta de Opel en Figueruelas

## Una foto que cierra una crisis



Salgado y Biel se reunieron a mediados de septiembre.

Foto: Gobierno de Aragón

### ■ LUIS FACI

La mayor crisis surgida entre los dos partidos que sustentan el **Gobierno de Aragón** desde hace diez años, el **PSOE** y el **PAR**, por discre-

na **Salgado**, con el número dos del Ejecutivo autonómico y máximo dirigente aragonesista, **José Ángel Biel**. Con esta cita, acordada en las semanas anteriores por los dos socios y refrendada por la con-

de que todo fue puro teatro, a falta de conocer con exactitud con qué objeto.

Para dar una respuesta a esta última cuestión habría que recordar qué ha conseguido el **PAR** con su público distanciamiento con el **PSOE**. La reunión **Biel-Salgado**, por un lado, sirvió para saldar la deuda tributaria del Estado con la comunidad, un "*acuerdo político*" según **Iglesias** ya que no alcanza el déficit real contraído por el Estado. Efectivamente, el resultado de esta negociación no parece muy beneficioso para Aragón: no incluye dinero en efectivo —como sí ha pasado con Andalucía—, faltan edificios emblemáticos como el de **Capitanía** y la comunidad deberá acometer una importante inversión —solo 200 millones en el caso del recinto **Expo**— para poner en marcha iniciativas en los suelos recibidos. Una pregunta que más de uno se habrá planteado: *¿cómo reaccionaría el Ministerio de Hacienda si la DGA propone devolverle el edificio de La Caridad, entre otros, como compensación por los 180 millones de euros que Aragón le debe por la caída de la recaudación en 2008?* Es evidente que lo rechazaría.

Pero, además, la mencionada cita sirvió para que Madrid aceptara una de las principales reclamaciones del **PAR**: que se ceda a Aragón la gestión, como hacen otras comunidades como el País Vasco o Navarra, el impulso de grandes infraestructuras de interés gene-

## QUEDA UNA LIGERA IMPRESIÓN DE QUE TODO ESTO DE LA CRISIS FUE PURO TEATRO

pancias en múltiples ámbitos se ha cerrado con una fotografía: la que retrató el 15 de septiembre a la vicepresidenta económica, Ele-

ciliadora postura del propio **Biel** en el **debate sobre el estado de la comunidad**, se cierra el capítulo sobre los desencuentros entre ambas formaciones en los últimos meses. Queda una ligera impresión

ral, hidráulicas o de comunicación. Junto a esta medida, se firmarían también convenios para una larga lista de acuerdos bilaterales entre el Estado y la comunidad. Esta podría ser otra clave importante para entender el giro de los acontecimientos.

Tras un mes de agosto yermo en lo político, el mes de septiembre fue muy ajetreado, como ya se esperaba. O, mejor dicho, algo menos movido de lo previsto, ya que no se ha producido la anunciada crisis de gobierno, que se trasladará en principio a los próximos meses. La llave del enfrentamiento **PSOE-PAR** salió a la luz el 7 de septiembre, con una reunión entre **Marcelino Iglesias** y **José Ángel Biel** que sirvió para elaborar la 'hoja de ruta' del reencuentro. Allí se pactó la reunión con **Elena Salgado** y la firma de convenios entre Aragón y el Gobierno central. La reacción del secretario general del **PAR** al encuentro entre **Iglesias** y **Biel** no se hizo esperar: la relación de los dos socios es "inmejorable", afirmó. Una declaración de intenciones.

Así las cosas, el **debate sobre el estado de la comunidad** transcurrió más o menos como se preveía: entre la desmesurada autocomplacencia del presidente aragonés, la arrogancia del máximo responsable del **PAR**, la novatada del popular **Eloy Suárez** y la tibieza de **CHA** e **IU**. Por parte de **Iglesias** no se produjo ningún anuncio de importancia, y sus comparecencias se limitaron a resaltar hasta lo inverosímil los logros de su gobierno; eso sí, con la perspectiva de diez años, ya que el horizonte de los últimos doce meses no puede ser más descorazonador. Lanzó una batería de 50 compromisos para esta legislatura, la mayoría generalidades u olvidos recurrentes. Entretanto, **Biel** dejó de lado cualquier crítica al socio, destacó en innumerables ocasiones la importancia de su partido para los logros obtenidos en Aragón y proclamó a los cuatro vientos su buena relación con **Iglesias**, hasta el punto de dejar en el aire una llamativa pregunta acerca de la marcha del dirigente socialista en 2011: "¿Me estaré



El debate sobre el estado de la comunidad puso de manifiesto que la crisis ha acabado. Foto: Víctor Lax

*quedando sin socio?*", se cuestionó en voz alta.

### La cuestión Opel

Tema central del debate fue la elección de **Magna** como compradora de **Opel**, lo que supondría el despido de 1.700 trabajadores de Figueruelas (de los 7.500 que hay en total) y la pérdida de la producción del **Corsa** en esta planta, que pasaría a la fábrica de **Eisenach** pese a que los costes en esta instalación son mucho mayores que los de la planta aragonesa. Tras la

decisión de **General Motors** está la mano de **Angela Merkel** y la encarnizada batalla en las elecciones alemanas, lo que podría llevar a Bruselas a investigar el uso irregular de subvenciones por parte del Ejecutivo germano. En las Cortes, **Marcelino Iglesias** solicitó el apoyo de la oposición, que tendió la mano aunque con condiciones.

Pese a la capital importancia de esta situación, los dirigentes políticos aragoneses —no digamos ya el Gobierno central— respondieron tarde y mal, al contrario que sindicatos y trabajadores, quienes or-



Más de 30.000 personas salieron a la calle para apoyar a los trabajadores de la planta de GM en Figueruelas.



Iglesias no hizo ningún anuncio de importancia en el debate del estado de la comunidad.

ganizaron en unos días una masiva manifestación en Zaragoza. El Gobierno de Aragón ha optado por la "prudencia" y la "serenidad", consciente por otro lado de su limitado margen de maniobra.

El problema es que con la planta de Opel hay que actuar ya, porque de la decisión que tome GM depende el futuro de la fábrica aragonesa: si, como se anunció semanas atrás, la intención de los nuevos propietarios es cerrar una línea de producción del Corsa —la otra está dedicada al Combo y al Meriva—, la existencia de la factoría corre serio peligro a medio plazo. De hecho, algunos expertos vaticinan que el tiempo que costa-

ría ahogar por inanición a la planta no llegaría al lustro. No hay vuelta de hoja. En juego está un sector del que dependen el 5% del PIB aragonés y más de la mitad de las exportaciones de la comunidad. Como para cruzarse de brazos.

Una de las cuestiones de fondo con este conflicto es que, una vez más, trasciende la sensación de que Aragón se halla situada de Madrid —en una hipotética escala de valores— más lejos que Berlín o incluso que Moscú. No se entiende de otro modo la más que tardía respuesta por parte del ministro directamente implicado, el de Industria, Miguel Sebastián. Quien, por retomar la metáfora

por él mismo traída, tardó casi una semana en darse cuenta de que frente a sus narices estaba la factura impuesta por Magna, para un festín del que ni siquiera conocían el menú. No parece de recibo que a Sebastián le llevase el mismo tiempo hacer una declaración pública sobre la postura del Ministerio que a los responsables sindicales de la planta aragonesa preparar la multitudinaria marcha en Zaragoza.

Mucho más beligerantes han sido los responsables políticos de Inglaterra y Bélgica, otros dos países afectados por los planes de Magna para Opel. De hecho, el mismo día en que el ministerio británico de Economía, Peter Mandelson, hablaba de la posible aparición de una "guerra de las subvenciones" y criticaba el "oportunistismo político" de la decisión de General Motors, a la vez que el Gobierno belga reclamaba con insistencia la participación de la Unión Europea contra el proteccionismo alemán, la vicepresidenta económica Elena Salgado —el ministro de Industria hizo una nueva espantada— se limitaba a apuntar que el plan de Magna tenía "lagunas" y era "inconcreto". Poco más. Nada comparado con los empeños que puso Miguel Sebastián en salvaguardar el futuro de la planta de Seat en Barcelona al intentar —y conseguir— que esta fábrica recibiera el Audi Q3.

Como muestra del poco interés que parece existir en Madrid está el hecho de que, en la reunión que mantuvieron el presidente Rodríguez Zapatero y su homólogo ruso, Dmitri Medvedev, no saliera a relucir ni una sola vez esta cuestión (el socio financiero de Magna es el banco ruso Sberbank), tal y como le dijo Zapatero a Iglesias que haría.

### Motorland nace con serias lagunas....

Una de los proyectos más peculiares impulsado por el Gobierno de Aragón en esta década ha visto por fin la luz. Se trata del circuito de Motorland, ubicado en Alcañiz y



La oposición no supo estar a al altura. El PP pagó la novatada de Eloy Suárez y CHA e IU, en su línea.



Motorland, en Alcañiz, ha nacido con importantes deficiencias: escasas plazas hoteleras y unas pésimas infraestructuras viarias.

que nace con serias dudas, principalmente a causa de los problemas de infraestructuras viarias y de la carestía de plazas hoteleras en la zona. Como aseguran fuentes de la **Federación Española de Automovilismo**, da la sensación de que con esta iniciativa se empezó la "casa por el tejado".

En conjunto, **Motorland** ha supuesto una inversión pública que ronda los 80 millones de euros. En lo deportivo, el primer reto es la organización de un evento de nivel medio, como son las *World Series de Renault*, cuyos entre 20.000 y 40.000 espectadores supondrán la primera reválida de entidad para la organización. Además, hay que recalcar que el de Alcañiz ha sido designado circuito suplente de **Moto GP** para el año próximo, con lo que en caso de una eventual baja la localidad turolense recibirá a la elite del motociclismo. Mientras, en lo tecnológico, los responsables del **Instituto Aragonés de Fomento (IAF)** aspiran a convertir a las instalaciones en el laboratorio aragonés de la I+D del motor. Además, también está previsto el desarrollo de una amplia zona comercial.

Y si estas son las oportunidades, los peligros son evidentes y no se resolverán hasta dentro de varios años: por un lado, el retraso en el desdoblamiento de la carretera N-

232, sobresaturada de camiones y cuyo estudio informativo acaba de salir a información pública; por el otro, la evidente falta de plazas hoteleras, muy justa para el día a día pero absolutamente deficiente para eventos de gran calado.

### Y el embrión de Gran Scala sigue en el aire

Mientras el nuevo circuito del motor de Alcañiz ve por fin la luz, otra iniciativa 'made in' **PAR** corre el riesgo de estancarse de forma definitiva. El macrocomplejo de ocio **Gran Scala** sufre el enésimo parón, y ni iniciará las obra en 2009 ni

Aragón comienza a distanciarse visiblemente del proyecto, a tenor de las declaraciones públicas vertidas, sobre todo desde el **PSOE**. Así, el presidente **Iglesias** no dudó en desmarcarse de **Gran Scala** y señalar que, en este caso, "la responsabilidad no es de la DGA". "No pasa nada" si no se desarrolla esta iniciativa, recalcó.

Para evaluar el verdadero grado de compromiso de los propulsores del macrocomplejo de ocio hay otra fecha que será reveladora: el 10 de octubre vence el plazo para que **ILD** haga efectivo el segundo bloque del 4% por la compra de unas 1.000 hectáreas de suelo en **Ontiñena**, que supondrá otros

## DA LA SENSACIÓN DE QUE ARAGÓN ESTÁ MÁS LEJOS DE MADRID QUE BERLÍN O QUE MOSCÚ

abrirá las puertas de las primeras instalaciones en 2012, como afirmaron meses atrás fuentes del consorcio que lidera el plan, **International Leisure Development (ILD)**.

Con suerte, la empresa presentará antes de fin de año al Gobierno de Aragón su proyecto, otro de sus compromisos. Hay que recordar que las Cortes aprobaron en julio la **Ley de Centros de Alta Capacidad**, que visa **Gran Scala**.

Casualidad o no, el Gobierno de

300.000 euros. De no hacer efectivo el pago, las dudas sobre la viabilidad del proyecto crecerán exponencialmente. Hay que tener en cuenta que ni siquiera se ha formalizado la compra de otras 300 hectáreas que según **ILD** se iba a firmar en junio. Mientras, lo que sí continúa comprometido es el paquete de suelo municipal que ocupará el complejo, que rondará las 1.300 hectáreas. ■