

CALCULAR LA INVERSIÓN EN CATALUÑA
GERMÀ BEL
(Publicado en *El Periódico*, 12 de septiembre de 2006)

Recientemente se ha celebrado una reunión entre el gobierno Central y el de Cataluña para tratar del cumplimiento del Estatuto en inversiones del Estado, y de la gestión de los aeropuertos. Es una buena noticia. Enderezar las tendencias pasadas de inversión y de gestión de las grandes infraestructuras es urgente, y todo progreso en este camino es bienvenido.

¿Qué dice el Estatuto sobre la inversión en Cataluña? La Disposición transitoria tercera establece que “la inversión del Estado en Cataluña en infraestructuras, excluido el Fondo de Compensación Interterritorial [FCI], se equiparará a la participación relativa del producto interior bruto de Cataluña con respecto al producto interior bruto del Estado por un período de siete años. Dichas inversiones podrán también utilizarse para la liberación de peajes o construcción de autovías alternativas.” Se está hablando de que el porcentaje de inversión que el Estado debe destinar a Cataluña es el 18,8%. En sentido estricto, el Estado ya cumpliría con un porcentaje algo menor, entre el 17,5% y el 18% de la inversión total, pues deben excluirse del cómputo las dotaciones del FCI. De hecho, según cómo crezca el FCI, un porcentaje del 17% ya se ajustaría al mandato del Estatuto.

En cualquier caso, estos porcentajes de inversión en Cataluña supondrán un record histórico, por encima del 16% alcanzado en los últimos años, según mostraba la información gráfica de este mismo diario el pasado domingo. Claro que esos porcentajes recientes a menudo escondían trampas. Tomemos como ejemplo 2002 –con gobierno del PP-, en que formalmente se asignaba a Cataluña el 16,4% de la inversión. Tal agregado escondía que la inversión del Estado en Cataluña se programaba básicamente en infraestructuras cuyas inversiones son pagadas por sus usuarios (como los aeropuertos –excepto Barajas-, puertos, la mayor parte del AVE), por lo que no supone un esfuerzo para la Hacienda central. Sin embargo, en las infraestructuras que *sí paga* el Estado (carreteras convencionales, ferrocarril de cercanías ...) 2002 supuso un record histórico ...pero de mínimos: sólo se asignó a Cataluña muy poco más del 5% de la inversión realmente *pagada* por el Estado en toda España (de la que se puede regionalizar). Por otra parte, el grado de ejecución efectiva de las inversiones estatales en Cataluña ha sido muy deficiente; muchas partidas se repiten año tras año, sin llegar a ejecutarse.

La trayectoria reciente de la inversión estatal en Cataluña señala cuáles son los puntos a los que hay que prestar atención, una vez se alcance el record en asignación nominal de inversiones. Primero, ¿se tratará de inversión en Cataluña efectivamente pagada por el Estado? ¿O seguirá sobresaliendo la inversión programada por el Estado, pero pagada por los usuarios? No debería ser muy difícil lograr que la asignación a Cataluña de inversión realmente pagada por el Estado supere de largo el mínimo histórico del 5% al que se había llegado con el PP. De hecho, esto se cumpliría tan sólo con constituir –de una vez- el fondo para políticas relativas a los peajes, nutrido por el IVA y el impuesto sobre beneficios pagados por las concesionarias de autopistas.

Por otra parte, ¿se ejecutarán de verdad las inversiones previstas? En este sentido me parece singular la regañina que a veces se vierte sobre las instituciones catalanas, planteando si existirán proyectos para encajar el aumento de la inversión. Esto es insólito, porque tal regañina no se produce en el resto de España. Por supuesto que es bueno que las instituciones catalanas planteen sus propuestas prácticas al gobierno central. Pero esto nunca puede sustituir la responsabilidad de éste en el diseño y ejecución de las inversiones de su competencia. Otra cosa distinta (y mejor) sería que los recursos fuesen transferidos a las administraciones territoriales y estas ejecutasen la inversión (como en EEUU, por ejemplo).

Además de las cantidades, importan las calidades. Esto es lo que está en el núcleo del asunto de los aeropuertos de Cataluña, y sobre todo de El Prat. Por esto es una excelente noticia que, mediante de un consorcio -aunque mejor si fuese el traspaso-, los gobiernos territoriales tendrán poder de decisión en la gestión de El Prat. Con esto nos acercaremos al modelo de Alemania, donde el gobierno federal tiene presencia minoritaria en algunos aeropuertos -no en todos- y los gobiernos territoriales tienen el poder decisivo (otra cosa diferente y compatible es la implicación del sector privado en la gestión). De hecho, en el resto de países desarrollados grandes y muy poblados (EEUU, Reino Unido, Canadá, Italia, Australia, Francia) el gobierno central está ausente de la gestión de los aeropuertos, de acuerdo con el carácter e impacto local/regional de los mismos. El caso puntual de París –en curso de privatización- es la única excepción. En todo caso, lo importante ahora es que las decisiones sobre tasas, inversiones y política comercial podrán ser tomadas por la propia autoridad del Prat (pues si no es así, ¿para qué sirve nombrar al presidente del aeropuerto?). Está bien, porque de haber seguido con el poder decisivo de la administración central estaríamos sólo ante un maquillaje para disimular los aspectos más estridentes de la situación actual.