

Hay gran consenso social sobre la insuficiencia de la inversión pública en Cataluña, tanto autonómica como estatal. Entidades como el Círculo de Economía, el Colegio de Economistas y el Colegio de Ingenieros Industriales han señalado los perjuicios para la posición catalana en la economía española y la europea. Ahora hemos conocido los planes de inversión del Estado para 2003. Las valoraciones son muy discrepantes. El gobierno español y CiU sostienen que la inversión estatal es mayor que nunca. Para otros, oposición incluida, es insuficiente tanto en cantidad como en términos comparativos. Hace muy poco ha dicho el ministro Piqué que “el **esfuerzo** inversor del Estado es el mayor que jamás se ha hecho en Cataluña, y reto a quien sea a que me diga lo contrario”. Pues bien, no lo es. De hecho, sucede lo contrario: el **esfuerzo** inversor del Estado en Cataluña es ahora el más bajo de las últimas décadas.

El meollo de la contradicción está en el sentido del término **esfuerzo**. Cualquier diccionario lo define como “Empleo de elementos costosos en la consecución de algún fin”. Y el Estado emplea muy pocos elementos costosos, asume muy pocos costes, en la inversión estatal en Cataluña. Llegados aquí es obligado hacer una distinción: Programar una inversión es algo diferente de financiarla. Hay unas inversiones estatales que decide y paga el Estado: la inversión en carreteras estatales libres de peaje o en paseos marítimos. En cambio, otras inversiones las decide el Estado y las pagan los usuarios. Por ejemplo, la inversión en aeropuertos, ejecutada por AENA, la pagan los usuarios de los aeropuertos con diferentes tasas.

Más en general, una parte de la inversión estatal la realizan los ministerios y la Seguridad Social, y la paga el Estado. Otra parte la ejecutan empresas y sociedades estatales, y la pagan los usuarios: aeropuertos, puertos, la mayor parte del AVE, etc. En la práctica, éstas últimas son inversiones de peaje, pues las pagan los usuarios y no el presupuesto. Para entendernos, es una diferencia como la que existe entre una autopista libre y una autopista de peaje. El servicio es similar, pero el esfuerzo de pago diferente.

Hablando de esfuerzo, la cuestión relevante es cuál es la inversión estatal en Cataluña que realmente prevé pagar el Estado en 2003: de cada 100 euros, 14 los pagará el Estado y 86 los pagaremos los usuarios. En cambio, en el resto de España de cada 100 euros de inversión el Estado pagará 48 y los usuarios 52. La inversión estatal en Cataluña es típica de un modelo de inversión de peaje, pues la pagan muy mayoritariamente los usuarios. En el resto de España hay más equilibrio entre la financiación de la inversión por el Estado y por los usuarios.

Esto ayuda a entender mejor la realidad, y las aparentes discrepancias valorativas. Si se mira la inversión estatal **programada** para Cataluña, su volumen es relativamente alto, en la media española. Ahora bien, si uno se fija en el esfuerzo que realiza el Estado, en la inversión **pagada** por el Estado en Cataluña, es el 5,0% del total de España (el 5,24% con la Seguridad Social), y es realmente un mínimo histórico. Además, en los últimos años la inversión pagada por el Estado en Cataluña no ha dejado de reducirse. En 2000 fue de 413,8 millones de euros, y para el año 2003 se prevén sólo 355,5 millones. Corrigiendo por el efecto de la inflación, la cifra de 2003 tendría que haber sido de 460,1 millones para ser equivalente a la de 2000.

No es bueno que Cataluña esté en un mínimo histórico de la inversión que realmente paga el Estado, y a la cola de todas las Comunidades no forales. Es el resultado del modelo de inversiones de peaje que aplica el gobierno central en Cataluña. Un modelo que, por otra parte, no implica una mejor dotación comparativa de infraestructuras. Ni siquiera similar. Porque el desarrollo de la inversión en aeropuertos o en la red ferroviaria de alta velocidad refleja la idea de una España radial y centralizada, en la que Madrid es capital única y vértice de las relaciones con el resto del mundo. Lógicamente, esto exige la subordinación del resto de capitales y territorios a Madrid. Esta política de infraestructuras, de miras estrechas, hace perder oportunidades de futuro a España.

Género de puntos:

- En 2003, la inversión en aeropuertos en Cataluña bajará 43 millones de euros, el 11%. Otra vez más, la inversión en aeropuertos en Madrid será 4 veces mayor que en Barcelona. Y así es en cada año desde 1997.
- En 2003 la inversión directa del Estado en Cataluña será equivalente a 51,3 euros por habitante (56 con la Seguridad Social). En el resto de España, el Estado gastará 178,4 euros por habitante en inversión directa. En Cataluña sólo crece la inversión que pagaremos los usuarios con billetes y tasas.