

## ¿Inversión estatal? Inversiones de peaje

GERMÀ BEL

(PUBLICADO EN EL PAÍS, 16 DE DICIEMBRE DE 2001)

Por fin se hizo el consenso, casi la unanimidad: existen motivos serios de preocupación por la concentración de poder económico en la capital del Estado y la correlativa pérdida de peso relativo de la periferia, y particularmente de Cataluña. El papel catalizador del Círculo de Economía con su aportación a este debate ha sido indiscutible y encomiable.

El consenso sobre el problema no implica, necesariamente, un acuerdo total sobre sus causas. Si bien todo el mundo admite que existe una tendencia general e internacional a la concentración de poder económico, todavía no se ha reflexionado bastante sobre las carencias y errores estratégicos de la propia política catalana; esta discusión continúa sometida a la lógica gobierno-oposición, y es normal que desde el entorno del gobierno de Cataluña no se quiera admitir, ni aun reflexionar, sobre una trayectoria tan errática, cuyas insuficiencias son cada vez más evidentes.

También se ha instaurado un amplio consenso sobre la existencia de una política deliberada del gobierno central que refuerza, en lugar de compensar, las tendencias a la centralización –también económica– en Madrid. Aunque observando el debate sobre la política del gobierno central se aprecian divergencias al valorar la política de inversiones del Estado. Tanto el gobierno catalán como el gobierno español sostienen que la inversión estatal en Cataluña es mayor que nunca. Para otros, es insuficiente tanto en términos absolutos como comparativos. Y lo cierto es que es verdad que nunca antes el Estado había programado tanta inversión en Cataluña, y también lo es que nunca antes el Estado había gastado tan poco en invertir en Cataluña. ¿Contradictorio? No. Vamos a desentrañarlo.

Antes que nada, es imprescindible comprender una distinción. La pregunta *¿quién decide una inversión?* es diferente de la pregunta *¿quién financia una inversión?* Esto es así porque hay unas inversiones estatales que decide y financia el Estado, y hay otras inversiones estatales que decide igualmente el Estado pero financian los usuarios del servicio de que se trate. Así, por ejemplo, la inversión estatal en carreteras la financia el Estado. Por el contrario, la inversión estatal en aeropuertos, ejecutada a través de AENA, la pagan los usuarios de los aeropuertos a través de tasas de diferentes tipos. Más en general, una parte de la inversión estatal la ejecutan los ministerios y la Seguridad Social, y la financia el Estado. Otra parte de la inversión estatal la ejecutan empresas y sociedades mercantiles estatales, y la financian los usuarios: es el caso de aeropuertos, puertos, tren de alta velocidad, correos, etc. En la práctica, las inversiones del sector empresarial del Estado son inversiones de peaje.

Ahora la cuestión relevante es *¿cuál es la inversión estatal en Cataluña que financia realmente el Estado para 2002?* Pues bien: de cada 100 pesetas de inversión estatal prevista en Cataluña, 17 las pagará el Estado y 83 las financiarán los usuarios de los servicios. *¿Y fuera de Cataluña?* Pues de cada 100 pesetas de inversión estatal prevista en el resto de España el Estado pagará 51 y los usuarios de los servicios financiarán 49. Para ser más precisos todavía, hay que tener en cuenta que el Estado subvenciona una parte de la inversión que se hace en líneas de alta velocidad en España. Si suponemos que la subvención es similar para todas las líneas de AVE, entonces la parte de inversión estatal en Cataluña que paga el Estado es el 37%, y los usuarios el 63%. En el resto de España, el Estado paga el 59% de la inversión estatal, y los usuarios el 41%. En suma, la inversión estatal en Cataluña sigue pautas de un modelo de inversión de peaje, pues es financiada muy mayoritariamente por los usuarios. En cambio, en el resto de España la financiación de la inversión por el Estado es superior a la que aportan los usuarios.

Esto ayuda a entender mejor la realidad. Si uno se fija en que la inversión estatal programada para

Cataluña significa el 14,5% del total de España, es cierto que este porcentaje es un máximo histórico, aunque sea inferior al peso de la población catalana en el total. Pero si uno se fija en la inversión que realiza y financia directamente el Estado, la que se prevé para Cataluña es el 5,3% del total, y nos encontramos realmente ante un mínimo histórico. Además, en términos absolutos, la cifra no ha dejado de reducirse en los últimos años. Desde luego, es preocupante que Cataluña se halle ante un mínimo histórico de la inversión que realmente paga el Estado, y esté a la cola de todas las Comunidades Autónomas de régimen común. Este es el resultado del modelo de inversiones de peaje que el Estado aplica en Cataluña. Un modelo que, por otra parte, no implica una mejor dotación comparativa de infraestructuras.

En este sentido, se puede sostener que la política inversora del Estado es uno más de los instrumentos que el gobierno está empleando al servicio de sus objetivos de recentralización del poder político y del poder económico. La forma en que se programan, se financian y se gestionan algunas infraestructuras claves para la conectividad internacional, como los aeropuertos, también. Pero sobre esto volveremos en otra ocasión.