



NACIONAL

UNA VERDAD INCÓMODA SOBRE LAS INVERSIONES EN CATALUÑA

**Zapatero sólo ha aumentado las inversiones
del Estado en Cataluña un 2,6% anual**

Daniel Sirera Bellés, presidente del Partido Popular de Cataluña

INVERSIONES DEL ESTADO EN CATALUÑA (1997-2008)

PRESUPUESTO	INVERSIÓN (MILES DE EUROS)	% SOBRE TOTAL REGIONALIZADO	% INCREMENTO	% INCR. MEDIO ANUAL
1997	547.428	8,17	-	
1998	522.643	7,96	-4,53	
1999	919.750	11,87	75,98	Gobierno del PP: Incremento del 33,32% anual
2000	1.257.597	13,11	36,73	
2001	1.585.520	12,99	26,08	
2002	1.999.882	14,02	26,13	
2003	2.556.816	15,88	27,85	
2004	2.740.213	15,61	7,17	Gobierno del PSOE: Incremento del 2,58% anual
2005	2.785.366	15,65	1,65	
2006	2.878.038	14,58	3,33	
2007	2.957.742	13,86	2,77	
2008*	3.625.612	14,90	22,58	

*Anteproyecto

Fuente : Ministerio de Economía y Hacienda.

Cataluña necesita más inversiones en infraestructuras para mejorar su competitividad. El Estado debe invertir más en Cataluña en vías de transporte por carretera de alta capacidad, AVE, aeropuertos y puertos. Como hizo en la etapa de Gobierno del Partido Popular y no se ha hecho en la legislatura socialista que ahora termina. Y es que los datos oficiales del Ministerio de Economía y Hacienda revelan una verdad incómoda para el actual Ejecutivo. Una vez finalizado el ajuste presupuestario imprescindible para acceder al euro en 1999, las inversiones del Estado en Cataluña crecieron cada año un 33,32% en media durante el período 1999-2004, es decir, durante el Gobierno del Partido Popular. En la presente legislatura, el actual Gobierno de Zapatero sólo ha incrementado las inversiones del Estado en Cataluña cada año un 2,58% en media (2005-2007). Las cifras del propio Ministerio de Economía y Hacienda son tan abrumadoras que ponen a cada uno en su sitio: resaltan el tremendo esfuerzo inversor efectuado por el Gobierno del PP en Cataluña y dejan en evidencia el divorcio entre las palabras y los hechos del actual Gobierno Socialista.

1. Las infraestructuras como motor de competitividad

Los ciudadanos perciben las infraestructuras como un elemento de movilidad para satisfacer sus necesidades laborales y profesionales, familiares o de ocio. También las perciben como el medio a través del cual llegan a nuestro país millones de turistas que contribuyen a reforzar uno de los principales sectores productivos españoles, el turismo. Al mismo tiempo, las infraestructuras constituyen el principal medio a través del cual exportaciones e importaciones llegan a sus respectivos destinos. Las infraestructuras contribuyen a atraer inversiones, y propician el crecimiento económico y el aumento del empleo en todos los sectores productivos de un país.

La globalización económica implica una fuerte competencia empresarial a nivel internacional. Para que nuestras empresas puedan competir adecuadamente en el mercado internacional deben disponer de unas infraestructuras que les permitan producir a precios competitivos y exportar sus productos de forma rápida, segura y económica. Para afrontar con éxito el reto de la competitividad resultan necesarios una buena red viaria no congestionada, una buena red ferroviaria, puertos con capacidad para absorber el transporte de mercancías, aeropuertos modernos y competitivos, plataformas logísticas de suficiente dimensión y redes de suministro eléctrico adecuadas.

“Las inversiones del Estado en Cataluña crecieron un 33,32% en media anual durante el período 1999-2004 con el Gobierno del PP. El actual Gobierno del PSOE sólo ha incrementado las inversiones del Estado en Cataluña cada año un 2,58% en media (2005-2007)”

La preocupación por la situación de las infraestructuras despierta muchos debates últimamente, especialmente en Cataluña. Antes de 1996 Cataluña fue olvidada por los Gobiernos del PSOE, ya que durante muchos años las inversiones en infraestructuras rondaron el 7% del total nacional, cuando Cataluña representa alrededor del 17% de la población española y el 20% del PIB.

En 1996, el Partido Popular se hace cargo del Gobierno de España y después de dos años de ajuste presupuestario para poder acceder al euro (un ajuste que fue imprescindible porque en 1996 España no cumplía ningún criterio de convergencia), se empiezan a desarrollar los grandes proyectos de inversión en infraestructuras que harían subir la inversión del Estado en Cataluña hasta niveles desconocidos hasta entonces.

Se empezaron a desarrollar en aquel momento proyectos como el AVE Madrid-Barcelona, la ampliación del Aeropuerto de Barcelona con su tercera pista, la ampliación del Puerto del Prat con el desvío del río Llobregat, las macrodepuradoras del Baix Llobregat y del Besós, que acabaron con las aguas residuales que se vertían directamente al mar y que permitieron el baño en la playa del Prat, el desdoblamiento de la Nacional II entre Lleida y Barcelona, el nuevo túnel de Viella o la Autovía A26. Además, se dejaron en marcha grandes obras que todavía hoy están en ejecución, como la citada ampliación del

Puerto de Barcelona y la nueva Terminal Sur del Aeropuerto de Barcelona, el desdoblamiento de la Nacional II en la provincia de Girona y la N-340 (A7) en Tarragona y Barcelona o el cuarto cinturón.

Las cifras son abrumadoras. Como muestra el cuadro de portada, los datos oficiales del Ministerio de Economía y Hacienda revelan que las inversiones del Estado en Cataluña crecieron un 33,32% en media anual durante el período 1999-2004 con el Gobierno del Partido Popular. En la presente legislatura, el actual Gobierno del PSOE sólo ha incrementado las inversiones del Estado en Cataluña cada año un 2,58% en media (2005-2007).

“La paralización del cuarto cinturón es el ejemplo más significativo de cómo el PSOE y Zapatero han puesto sus intereses partidistas por encima de los intereses de los ciudadanos”

2. El cuarto cinturón, paralizado para contentar a los socios

La paralización del cuarto cinturón es el ejemplo más significativo de cómo el PSOE y José Luis Rodríguez Zapatero han puesto sus intereses partidistas por encima de los intereses de los ciudadanos. Dos fuerzas políticas en las que Zapatero se ha apoyado para gobernar esta legislatura (ERC y IU-ICV) se oponen a la construcción de esta vía. El resultado es que a Zapatero no le ha importado tener el proyecto paralizado más de tres años para contentar a sus socios.

El cuarto cinturón estaba concebido originalmente como una vía orbital entre La Bisbal del Penedès (Tarragona) y Sils (Girona). Era una obra que el Partido Socialista llevaba en su programa electoral en Cataluña hasta el año 2003 y que tiene la función de evitar que todo el tránsito rodado que viene del sur de Barcelona, por el corredor mediterráneo o del centro de la Península, y que tiene como destino Francia y Europa, tenga que pasar por la región metropolitana de Barcelona a través de la colapsada autopista B30. En ella pierden horas los particulares que se desplazan para ir y volver del trabajo y pierden horas las mercancías que tienen su destino en Francia y en el resto de Europa. Debido a este colapso nuestras mercancías llegan tarde a sus destinos europeos perdiendo competitividad, máxime cuando llegar a tiempo al destino es tan importante debido a los sistemas de producción “just in time”. Así, en esta red viaria congestionada, nuestras empresas pierden dinero, a veces clientes y, detrás de ellos, se pierden empleos.

El cuarto cinturón es también un ejemplo de cómo las inversiones en un territorio benefician al conjunto de los españoles. El día que entre en servicio, las mercancías y viajeros que llegan de Andalucía, Murcia y la Comunidad Valenciana verán descongestionado su paso hacia Europa y sus respectivas economías ganarán en competitividad.

3. Incompetencia socialista: Carmel, socavones y apagones

Pero además de aparcarse proyectos, los ciudadanos de Cataluña hemos tenido que sufrir la mala gestión socialista (ya sea estatal o autonómica) de las obras

públicas: el hundimiento del metro en el Carmel dio el primer aviso, pero después le siguieron la llegada del AVE a Barcelona y las anomalías en el servicio de cercanías durante dos años, que culminaron en el colapso total del 20 de octubre pasado. Recordemos el retraso de la conexión del AVE con Francia, por la que España será sancionada por la Unión Europea, el retraso de las obras de la nueva Terminal Sur del Aeropuerto, el hundimiento del dique sur de las obras de ampliación del puerto de Barcelona, que retrasará la entrada en servicio de la terminal casi dos años, el caos del Prat de julio de 2006, con 100.000 pasajeros atrapados en plena operación salida de vacaciones, el apagón histórico de 2007 con 330.000 hogares afectados en Barcelona y su área metropolitana y el colapso sin precedentes de la red viaria con 75 kilómetros de atasco en la AP7.

Ante todas estas situaciones, el Gobierno de Zapatero y el Gobierno de la Generalidad no han sabido responder. Sólo piden paciencia, cuando no reaccionan con la chulería que habitualmente destila la ministra de Fomento. La ineptitud socialista ha provocado la indignación de los catalanes hasta el punto de que, por primera vez en la historia, el Parlamento de Cataluña, el pasado 16 de noviembre, ha pedido formalmente en una resolución aprobada en Pleno el cese de la ministra de Fomento.

“La ineptitud socialista ha provocado la indignación de los catalanes hasta el punto de que, por primera vez en la historia, el Parlamento de Cataluña ha pedido formalmente en una resolución aprobada en Pleno el cese de la ministra de Fomento”

El Partido Socialista sólo ha respondido culpando de todos los problemas al anterior Gobierno del PP. Hablando de una falta de inversión anterior que, como se puede comprobar con los propios datos del Gobierno, no existe. Si en algo están de acuerdo todos los estudios realizados sobre la falta de inversión en Cataluña es que ésta se corrigió durante los Gobiernos del PP, pero que se acumula un déficit histórico de los catorce años anteriores durante los que gobernó el PSOE.

El PSOE y sus socios acusaron al PP de no haber invertido suficientemente en cercanías para Barcelona, pero la realidad es que en el primer presupuesto que aprobaron ellos (ejercicio 2005) se redujo a casi la mitad la partida destinada a Cercanías de Barcelona. Ocultaron que el PP encargó la fabricación de 40 trenes CIVIA destinados a cercanías de Barcelona que después el PSOE presentó como un plan de choque para mejorar el servicio.

En el último presupuesto aprobado por el PP –por cierto, con mayoría absoluta– se destinó a Cataluña un mayor porcentaje de inversión que el que establece el Presupuesto para 2008 conforme a lo que prevé el nuevo Estatuto. Otro dato que corrobora el escaso esfuerzo inversor del PSOE en Cataluña es que en 2003 la licitación de la Administración del Estado representaba el 2% del PIB regional de Cataluña. En 2004, con el primer año de gestión del

Gobierno del PSOE, pasó a representar el 0,6% del PIB regional, y en 2005 y 2006 se quedó en el 1,1% y 1% del PIB regional, respectivamente. Finalmente, resulta alarmante que el Gobierno de Zapatero no tenga nuevos proyectos de inversión para Cataluña.

“Los miembros del tripartito dicen apostar por las energías alternativas pero se niegan a la implantación de parques de energía eólica por su impacto paisajístico; dicen apostar por la energía solar pero se niegan a conceder permisos para la instalación de campos de placas solares”

A lo largo de los últimos años, los partidos de izquierdas que hoy forman el tripartito hicieron de la paralización de la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias, viales o de transporte energético, una forma de hacer oposición demagógica a los Gobiernos del Partido Popular en España. En los últimos años, los miembros del tripartito se han opuesto a la interconexión eléctrica con Francia, al pantano de Rialp, al cuarto cinturón, han pedido el cierre de las centrales nucleares de Vandellós y Ascó, pusieron problemas medioambientales a la construcción de la tercera pista del aeropuerto y participaron en plataformas en contra de la llegada del AVE a Barcelona.

Los miembros del tripartito dicen apostar por las energías alternativas pero se niegan a la implantación de parques de energía eólica por su impacto paisajístico; dicen apostar por la energía solar pero se niegan a conceder permisos para la instalación de campos de placas solares. Las contradicciones de la izquierda hacen que Cataluña no avance, porque no pueden crearse nuevas empresas por falta de suministro ni nuevos polígonos por falta de conexiones. Ellos son los verdaderos responsables del déficit de infraestructuras que sufre Cataluña. Ellos son los culpables de la pérdida de competitividad de la economía catalana.

Cataluña necesita un Gobierno que afronte la construcción de infraestructuras con decisión. Sin demoras. Es necesaria una planificación a largo plazo de las infraestructuras sobre la base de unos objetivos que tengan en cuenta los beneficios económicos que producirá esa infraestructura, pero también los costes ambientales. Necesita que la gestión de las infraestructuras sea eficiente mediante fórmulas que permitan la colaboración de la iniciativa privada con la Administración.

4. Las infraestructuras como elemento de control político: el Prat

En el reciente debate sobre el Estatuto de Autonomía de Cataluña, los nacionalistas fijaron sus ojos en el Aeropuerto del Prat. Un aeropuerto en el que el PP impulsó grandes inversiones, algunas de las cuales todavía se están ejecutando. El Gobierno del PP construyó la tercera pista, amplió el aeropuerto con dos nuevos módulos de aviación regional e internacional, construyó los edificios de aparcamientos e inició las obras de la nueva Terminal Sur. El aeropuerto es un importante motor de la economía catalana y española. En el

año 2006 pasaron por el Prat 30 millones de pasajeros y se movieron 93.397 toneladas de carga, por lo que es objeto de deseo de muchos intereses.

Diversas entidades de la sociedad civil catalana han realizado planteamientos sobre cuál ha de ser el futuro del Prat. La mayoría coincide en que se le ha de dar mayor protagonismo al sector privado en detrimento del control público. La realidad de nuestro entorno así lo demuestra. La mayoría de aeropuertos del mundo han pasado del control público a la gestión privada de la infraestructura. Y es más significativo que importantes aeropuertos del mundo están siendo gestionados por empresas privadas españolas, algunas de ellas catalanas.

Pero aquí, en nuestra casa, la izquierda y los nacionalistas están más preocupados por el control político del aeropuerto que por la eficiencia y la calidad del servicio. La propuesta que hacen es la de pasar del control y gestión de AENA al control y gestión de un nuevo ente autonómico, Aeroports de Catalunya, en que la Generalidad tuviera el control mayoritario del aeropuerto del Prat y dejando participar en sus órganos de control con un papel testimonial a algunas entidades sociales catalanas que tampoco serían las que arriesgaran sus inversiones en el aeropuerto. Además, la propuesta que se hace es de aplicación única para el aeropuerto de Barcelona, sin dar una solución para el conjunto del sistema aeroportuario español.

El Partido Popular es partidario de introducir la gestión privada en los aeropuertos españoles, sin llegar a privatizar la infraestructura, que continuaría siendo de titularidad estatal y dando participación a las comunidades autónomas y ayuntamientos en los que se encuentren los aeropuertos.

“El PP es partidario de introducir la gestión privada en los aeropuertos españoles, sin llegar a privatizar la infraestructura, que continuaría siendo de titularidad estatal y dando participación a las comunidades autónomas y ayuntamientos”

5. El corredor mediterráneo: el coste del colapso

El corredor mediterráneo genera gran parte del PIB Español. Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña necesitan que este corredor disponga de las mejores infraestructuras para que nuestras mercancías y viajeros puedan ir y venir hacia el resto de Europa. Actualmente todos estos movimientos han de realizarse o bien por el corredor de la Autopista AP7 y la N-340 (A7), que todavía no está desdoblada en su totalidad, o bien por el corredor ferroviario.

Las dificultades en el transporte por ferrocarril derivadas del estrangulamiento del corredor ferroviario entre Castellón y Tarragona, donde existe una vía única, el diferente ancho de vía en España y la congestión ferroviaria en las zonas metropolitanas hacen que cada día sea mayor la demanda para que se construya un corredor dedicado en exclusiva a mercancías. En este sentido camina la iniciativa del FERRMED que busca un corredor de mercancías en exclusiva de ancho europeo que recorra toda Europa desde Algeciras hasta Escandinavia.

Mientras tanto, en nuestro país alrededor del 90% de los movimientos de mercancías se hace por carretera y los camiones pasan horas en colapsos, haciendo el transporte más caro y más ineficiente. Por eso, desde el Partido Popular apostamos en su día por ampliar la capacidad de la red viaria de este corredor con el desdoblamiento de la N-340 (A7) y el cuarto cinturón o autovía orbital de Barcelona (B40).

“La ampliación del Puerto de Barcelona se hizo a pesar de la oposición de los neocomunistas de IU-ICV. Un Gobierno de España del Partido Popular apostó por Cataluña, por Barcelona y por su puerto y no dejó que la izquierda consiguiera paralizar su ampliación”

6. La ampliación del puerto de Barcelona y el rechazo de la izquierda

Para el transporte de mercancías en barco contamos con unos puertos muy competitivos que han hecho o están ejecutando importantes obras, todas ellas impulsadas, cómo no, en la etapa de Gobierno del Partido Popular. La ampliación del Puerto de Barcelona se hizo a pesar de los neocomunistas de IU-ICV, que pusieron todo tipo de impedimentos. Hecha la desviación del río y la cobertura del viejo cauce, se está construyendo la ampliación del puerto, que permitirá, cuando estén finalizadas las obras, que pasen por el puerto de Barcelona 10 millones de contenedores al año y 130 millones de toneladas de carga. Además, se construirá una terminal ferroviaria de carga con capacidad para 180 trenes diarios que moverán 30 millones de toneladas al año. Todo esto se podrá hacer porque un Gobierno de España del Partido Popular apostó por Cataluña, por Barcelona y por su puerto y no dejó que la izquierda consiguiera paralizar un proyecto de ampliación del puerto que va a generar tantos beneficios, no sólo para la ciudad sino para todos aquellos que a través de él busquen una forma rápida de mover sus mercancías.

7. La energía: apagones y parálisis en las infraestructuras

Cataluña ha sido tristemente centro de atención este pasado verano por el gran apagón eléctrico de la ciudad de Barcelona. 350.000 hogares estuvieron varios días sin luz y se restableció el servicio a base de grupos electrógenos que facilitaban electricidad a los hogares.

Hace varios años que la compañía Endesa viene intentando llevar a cabo importantes inversiones de mejora de la red eléctrica catalana a pesar del rechazo y los inconvenientes planteados por la izquierda. El alcalde de Llagostera, hoy diputado de Iniciativa-Verds, impedía la construcción de una línea eléctrica en Girona para garantizar el suministro en esta provincia y a la Costa Brava. Los empresarios y comerciantes de la Costa Brava llevan años viendo cómo en épocas de máxima afluencia de turistas sufren cortes de suministro, se estropean sus mercancías y los hoteles se quedan a oscuras.

Pero la decisión más grave la adoptó hace poco el Gobierno de Zapatero al paralizar la interconexión eléctrica con Francia, que habría de suministrar energía al tendido del AVE y garantizaría también el suministro de la provincia de Gi-

rona. El asunto está ahora en manos de la mediación de la Comisión Europea, cuando España y Francia no tenían ningún impedimento para poder decidir el trazado por sí solas. Nuestra dependencia energética hace imprescindible esta interconexión. Nuestras empresas necesitan esa energía, muchos puestos de trabajo dependen de ella.

Nos volvemos a encontrar con el mismo problema: las infraestructuras no se ejecutan, se retrasan indefinidamente. Las infraestructuras se someten a debates políticos bajo criterios de oportunidad electoral y no a criterios de necesidad, de eficiencia económica, de rentabilidad o de relación coste-beneficio. Mientras tanto, los ciudadanos sufren la mala gestión del Gobierno de Zapatero.

“Los Gobiernos socialistas (el de Zapatero y el de Montilla) han situado a Cataluña al borde de la decadencia económica. Cataluña necesita un revulsivo que sólo puede garantizar un Gobierno del Partido Popular que sitúe como prioridad la generación de riqueza y la prosperidad”

Cataluña necesita de nuevas infraestructuras que permitan que vuelva a ser la locomotora de la economía española. Los Gobiernos socialistas (el de Zapatero y el de Montilla) han situado a Cataluña al borde de la decadencia económica. Cataluña necesita un revulsivo que sólo puede garantizar un Gobierno del Partido Popular que sitúe como prioridad la generación de riqueza y la prosperidad. El Partido Popular tiene claro que los intereses de Cataluña son los mismos que los del resto de España, que lo que es bueno para Cataluña es bueno para el conjunto de España, que las inversiones se realizan en un territorio pero de ellas se benefician el conjunto de los ciudadanos, residan o no en ese territorio, y que para conseguir una sociedad más rica y próspera hemos de ir juntos para poder competir en un mercado global en que nos medirán por nuestra capacidad para ser competitivos y eficientes.