

Ciutadans de furgó de cua

Les limitades
inversions previstes
als pressupostos
de l'estat del 2002
per als Països Catalans
amenacen amb frenar
el seu desenvolupament
econòmic.
Les xifres del proper
any confirmen la
discriminació històrica
que pateixen Catalunya,
el País Valencià
i les Illes Balears
en matèria
d'infraestructures.

Quina és la inversió a Catalunya que finançarà realment l'estat el proper any? Una anàlisi dels comptes revela que de cada 100 pessetes

d'inversió estatal als Països Catalans, 17 correspondran al Govern central, i 83 les finançaràn els usuaris dels serveis. Això s'explica perquè hi ha unes inversions públiques que decideix i finança l'estat, però n'hi ha d'altres que decideix igualment l'estat però que financen els usuaris d'un determinat servei. Així, per exemple, les inversions en aeroports, executades a través d'AENA, les paguen els usuaris a través de taxes de diversos tipus. El mateix passa amb els ports, correus, les autopistes de peatge... L'estat dissenya i els catalans paguen. I què passa fora dels Països Catalans? Doncs que regions com Madrid o Andalusia per cada 100 pessetes d'inversió que fa l'estat, el Govern en paga 51 i els usuaris, 49.

La situació de discriminació no ve d'ara. Als últims cinquanta anys, el dèficit acumulat d'inversions públiques només a Catalunya sobrepassa els 8,4 milions de pessetes, segons que han posat de manifest diferents estudis. Al conjunt d'Espanya, la inversió pública estatal representa l'1,5% del producte interior brut (PIB), mentre que a Catalunya el percentatge es redueix a la meitat (0,75%). Aquest desequilibri és fins i tot major, donat que la majoria d'estudis compten com a inversions públiques les autopistes, que tenen un gran pes als Països Catalans, però que són finançades pels usuaris a través dels peatges.

El deficient paper de l'estat en matèria d'inversions no és compensat pels governs autonòmics, ni en el cas de Catalunya ni en el del País Valencià, dues de les comunitats que menys percentatge dels seus recursos dediquen a inversions.

Aquest desequilibri, degut en bona mesura a un mal finançament, només és compensat en part pel major esforç inversor dels ajuntaments, que explica que els ciutadans dels Països Catalans siguin els que suporten una major pressió fiscal municipal en relació a la resta de l'estat.

La inversió prevista per a Catalunya en els pressupostos de l'estat del proper any és de 2.063 milions d'euros (342.458 milions de pessetes), inclosos el Govern central, tots els organismes autònoms i les empreses públiques. Només el Ministeri de Foment s'enduu 1.931 milions d'euros (321.421 milions de pessetes). Aquestes inversions només representen el 14,5% del conjunt de l'estat, per sota del pes de l'economia catalana (16%) i de la seva població (15,4%). El proper any, l'estat invertirà a Catalunya 329 euros per habitant, bastant per sota de la mitjana espanyola: 351 euros. Madrid continuarà essent la comunitat més privilegiada amb 556 euros per habitant.

Èxit o fracàs? Els nacionalistes de CiU han exhibit aquestes inversions com un gran èxit i han justificat davant el seu electorat el suport al PP en l'aprovació dels pressupostos. El portaveu de CiU al Congrés, Xavier Trias, afirma que la inversió de l'estat a Catalunya durant els mandats del PP "supera amb escreix la del PSOE durant catorze anys" i remarca la paràlisi patida en èpoques en què hi havia ministres catalans a Madrid al capdavant de les obres públiques, com ara Josep Borrell.

Si bé és cert que Catalunya rebrà l'any que ve més diners que mai en infraestructures, un 28,1% més respecte a 2001, el cas és que la majoria de les inversions corresponen a la construcció del traçat de l'AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa, segons que s'ha encarregat de



recordar un document de la Cambra de Comerç de Barcelona, que demana al Govern que mantingui l'esforç inversor en anys vinents.

En termes absoluts, les inversions a Catalunya no han deixat de caure en els últims anys i situen el país al furgó de cua de les comunitats de règim comú. Aquesta situació s'ha vist agreujada per la pèrdua de pes polític de CiU davant Madrid i, a nivell intern, per la manca d'entesa entre el Govern central, la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, que són de diferent signe polític i que, arran d'incomptables disputes, han paralytitzat importants projectes com ara l'ampliació de l'aeroport del Prat, l'arribada de l'AVE o la construcció de més línies de metro a Barcelona.

Les empreses catalanes, i en concret les caixes d'estalvi, tampoc no han contribuït a construir infraestructures i quan ho han fet, cas de La Caixa i les seves empreses participades (Acesa, Aucat o Túnel del Cadí) han optat pel model de les autopistes de peatge.

Al contrari, a Madrid la pertinença de les tres administracions al mateix partit, el PP, ha facilitat el desenvolupament dels principals projectes, com ara una importantíssima xarxa de metro, una de

les més grans i modernes d'Europa, i un aeroport intercontinental, l'únic de l'estat. La *villa y corte* ha experimentat un extraordinari creixement en els últims anys i s'està convertint en una mena de megaurbs a l'estil de Mèxic DF, on s'assenten els principals organismes de l'administració i les seus de les principals empreses.

Els valencians, uns ciutadans de segona. En el cas del País Valencià, la inversió pública prevista en els pressupostos de 2002, tant pel que fa a despesa de l'estat com de les empreses públiques, creixerà un 10,5% respecte a 2001, fins un total de 127.626 milions de pessetes. Només la inversió prevista per al Ministeri de Foment és de 97.269 milions de pessetes. Malgrat tot, l'increment de la despesa territorialitzada serà del 0,5%, deu punts menys que la mitjana estatal, la qual cosa contrasta amb l'increment del 17,9% de Madrid. La inversió al País Valencià és el 4,1% del total de l'estat, molt per sota del seu pes demogràfic (10,2%) i de la seva aportació al PIB (10%).

Però la gran diferència entre les partides territorialitzades al País Valencià no les marca la despesa dels ministeris, que

suposa la meitat de les inversions totals i que assigna als valencians, amb el 3,9%, fins i tot més diners que als catalans (3,5%), superada en ambdós casos per madrilenys (11,8%), andalusos (9,1%), castellano-lleonesos (6,7%), aragonesos (5,8%), castellano-manxecs (4,5%) i gallecs (4,1%).

El salt enrere ve donat per les despeses previstes per les societats estatals i sobretot les empreses públiques dependents del Ministeri de Foment, com ara l'ens Gestor d'Infraestructures Ferroviàries (GIF), Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), Ports Espanyols i Renfe.

En el cas d'aquestes entitats, que són l'autèntica base de les inversions totals, el País Valencià és superat de llarg per Madrid i Barcelona, que reben la meitat del pressupost de Foment per finançar les obres del tren d'alta velocitat i les ampliacions dels aeroports del Prat i Barajas.

Però el País Valencià també és superat per comunitats menys desenvolupades econòmicament i amb menys pes de població com Aragó, Castella i Lleó, Andalusia o Castella-la Manxa. Des de la delegació del Govern a València es puntualitza que serà a partir de 2003 quan es

Les inversions a Catalunya no han deixat de caure en els últims anys. La pèrdua de pes de CiU a Madrid i el divers signe polític de les institucions implicades hi han tingut a veure

produeixi un salt en les inversions previstes a la comunitat, ja que serà llavors quan es comencin a licitar les obres de la majoria de trams del tren d'alta velocitat entre Madrid i València.

Sigui com sigui, els pressupostos de l'estat per al País Valencià no reflecteixen la suposada sintonia política entre el Govern de José María Aznar i la Generalitat que encapçala el també dirigent del PP Eduardo Zaplana. El País Valencià està a la cua de gairebé tots els indicadors i posa en qüestió l'única interpretació d'alguns intel·lectuals catalans, que després d'inaugurar-se la Ciutat de les Ciències i d'aprovar-se el projecte de l'AVE Madrid-València van voler veure una entesa al més alt nivell entre Aznar i Zaplana per crear un nou eix dominant a l'estat i robar protagonisme a Barcelona.

La falta d'inversions al País Valencià es fa palesa en gairebé totes les infraestructures. La inversió prevista als ports de la comunitat és la meitat de la que rebran els de Barcelona i Tarragona, els seus principals competidors. L'aeroport de València no tindrà ni un duro; i els trens de rodalies, el servei més utilitzat pels ciutadans (molt més que l'AVE), rebran només cinquanta milions.

Tampoc no hi haurà finançament per l'autovia entre Sagunt i Somport, una infraestructura estratègica pel desenvolupament



EFE



econòmic de la regió. A més, l'AVE entre Madrid i València s'inaugurarà més tard que el que unirà la capital de l'estat amb Valladolid. No recorda aquesta situació la decisió dels llavors socialistes de fer primer l'AVE Madrid-Sevilla, en detriment del de Barcelona?

La manca d'inversions al País Valencià també es fa palesa en el cas dels fons que l'estat distribueix a través del Fons de Compensació Interterritorial. En aquest cas, el País Valencià se situa en el setè lloc, encara que no de disset autonomies, sinó de les deu que Europa considera com a objectiu 1. El País Valencià rebrà el 6,3% del conjunt de l'estat, molt per sota d'autonomies com Andalusia (42%), Galícia (15,9%) o Extremadura (8,5%).

Inversions municipals. Al deficient paper de l'estat com a inversor al País Valencià s'hi ha de sumar també el del Govern autonòmic de Zaplana. Un estudi de la Cambra de Contractistes d'Obres revela que durant el passat exercici, l'administració autonòmica va reduir les seves inversions un 20%, mentre que el Govern central va fer-ho en un 6,3%. Aquesta situació només va ser reconduïda en part gràcies a l'esforç inversor dut a terme pels ajuntaments, que varen incrementar la seva despesa en obra pública en un 45%.

Els ens locals dels Països Catalans han actuat de motor per mantenir les infraestructures bàsiques pel creixement econòmic, però a costa de carregar-ho a les espatlles dels contribuents. Al País Valencià, municipis com Elx o Castelló tenen els tributs locals més alts de l'estat, segons que ha revelat un estudi recent. El mateix passa amb Catalunya, on ciutats com l'Hospitalet, Badalona o Barcelona, cobren els tipus màxims de l'impost de béns immobles o el de circulació de vehicles.

Per tal de finançar obra pública, els ajuntaments han recorregut a dos instruments que a la llarga passen factura als ciutadans. D'una banda, han retingut la sortida al mercat de finques i terrenys municipals, per vendre'ls a un preu més alt, la qual cosa ha fet encarir el preu final de l'habitatge. D'una altra, han encarregat a les empreses propietàries de grans centres comercials la urbanització d'algunes zones de les ciutats a canvi de la concessió de llicències d'obertura. Aquestes grans superfícies representen una gran amenaça pel petit comerç, un dels motors econòmics dels Països Catalans.

L'activitat inversora dels ajuntaments està en perill per la futura Llei d'Estabilitat Pressupostària que prepara el Govern per al 2003 i que limitarà en bona

Pla d'infraestructures 2000 - 2007

Ministeri de Foment

Inversions regionalitzades, en milions de pessetes

	FERROCARRILS Alta velocitat, rodalies i actuacions urbanes	AEROPORTS	PORTS	ALTA CAPACITAT Autopistes i autovies	TOTAL
Andalusia	509.429	77.169	232.728	438.605	1.257.931
Aragó	406.497	8.526		472.965	887.988
Astúries	322.774	4.573	86.378	112.413	400.632
Canàries		179.441	171.868	202.000	553.309
Cantàbria	69.680	2.014	26.585	78.030	176.309
Castella-Lleó	994.883	4.319		606.573	1.605.775
Castella-la Manxa	655.467			296.266	951.733
Catalunya	775.982	302.970	257.498	242.860	1.559.310
Extremadura	94.455	94		174.061	268.610
Galícia	522.630	29.934	130.541	214.500	897.605
Illes Balears		101.489	41.789	57.650	200.928
La Rioja	38.908	1.915		41.541	82.364
Madrid	339.811	624.299		257.980	1.322.090
Múrcia	227.426	995	59.838	112.412	400.632
Navarra	54.445	3.522			57.967
País Valencià	420.434	34.063	131.990	212.701	799.188
País Basc	597.131	19.595	77.042		693.768
Melilla		1.941	21.606	3.961	27.508
Ceuta		1.100	12.137	800	14.037
Tot. regionalitzable	6.009.952	1.397.919	1.250.000	3.728.904	12.386.775
Altres actuacions	728.048	502.081	0	2.899.096	4.129.255
TOTAL	6.738.000	1.900.000	1.250.000	6.628.000	16.516.000
Correus i altres					600.000
TOTAL					17.116.000

Font: MINISTRE DE FOMENT



Les inversions de l'estat als Països Catalans

Distribució territorial de la inversió pública

Estat. Seguretat Social, organismes autònoms i ens públics
(Pressuposts generals de l'estat per a 1998, 1999 i 2000. En milions de ptes.)

2000

Distribució Territorial	1998	1999	Estat, Seguretat Social i organismes públics	Altres organismes i societats
Andalusia	66.130	114.484	89.453	72.354
Aragó	25.253	38.713	46.742	85.942
Astúries	14.543	34.900	36.807	18.026
Canàries	25.575	32.356	31.153	29.805
Cantàbria	9.265	17.786	22.199	6.757
Castella-Lleó	49.727	98.032	83.930	36.040
Castella-la Manxa	26.320	41.358	38.036	31.472
Catalunya	38.999	60.582	66.966	140.396
Extremadura	14.204	23.828	27.223	6.707
Galícia	28.248	62.642	54.249	19.120
Illes Balears	11.046	21.598	16.069	13.574
La Rioja	6.530	9.634	14.719	3.467
Madrid	88.517	216.052	163.218	155.269
Múrcia	27.977	36.492	21.806	8.856
Navarra	2.286	3.780	1.493	1.608
País Valencià	27.002	40.109	41.216	38.295
País Basc	9.342	18.535	17.415	22.688
Melilla	2.443	4.128	3.119	1.544
Ceuta	2.235	4.340	4.018	855
Diverses autonomies	350.523	8.454	198.896	0
No regionalitzable	217.329	284.959	318.265	150.632
Estranger	80.240	89.265	79.195	18.932
TOTAL	1.123.734	1.262.029	1.373.087	861.339

Font: MINISTRE DE FOMENT

Inversions del Ministeri de Foment als Països Catalans

Pressupost 2002

CATALUNYA

milers € milions de ptes.

ILLES BALEARS

milers € milions de ptes.

PAÍS VALENCIÀ

milers € milions de ptes.

Carreteres	214.306,1	35.655,46	48.381,470	8.050	200.707	33.395
Ferrocarrils	967.456	160.970	108	18	136.652,06	22.736,6
Ports	284.239	47.293	39.091	6.504	131.674	21.909
Aeroports	374.044	62.235,7	53.785	8.949,2	35.302	5.873,9
Vivenda	66.358	11.041	7.014	1.167	59.711	9.935
Correus	25.398,7	4.226	5.745,6	956	20.560,67	3.421
TOTAL	1.931.780,07	321.421,16	154.125,07	25.644,2	584.606,73	97.269,9

Font: MINISTERI DE FOMENT



part la capacitat de crèdit i endeutament dels ens locals. La situació només es podria veure reconduïda per una millora del sistema de finançament local, una qüestió que ha de negociar l'any vinent el Govern amb la Federació Espanyola de Municipis i Províncies. Al front d'aquesta entitat, s'hi troba l'alcalde de València, la popular Rita Barberà.

Les Balears, fora del mapa. En el cas de les Illes Balears es reproduïx la situació de discriminació de la resta dels Països Catalans, malgrat la situació d'insularitat, que faria necessari una major despesa en obra pública, com passa en el si de la Unió Europea amb Irlanda, Canàries o Còrsega, territoris que tenen un estatut privilegiat.

Les Illes, tot i tenir la renda per capita més alta de l'estat i ser un dels motors del turisme, se situen a la cua en inversions públiques. En el cas del Ministeri de Foment només es pressuposten el proper any 154,123 milions d'euros (25.644 milions de pessetes), molt lluny dels gairebé 1.680 milions d'euros (279.508 milions de ptes.) que rebrà Madrid, els 1.931 milions d'euros (321.421 milions de ptes.) que rebrà Catalunya o els 584,6 milions d'euros (97.269 milions de ptes.) del País Valencià.

En el cas de Balears les xifres no estan influïdes per faraònics projectes com el tren d'alta velocitat. Aproximadament, una tercera part de les inversions se les enduran els tres aeroports (Eivissa, Menorca i Palma), amb un pes determinant de la instal·lació de Son Sant Joan, que rebrà 6.160 milions de pessetes. Una al-

Les Illes Balears se situen en el lloc tretzè de les quinze autonomies de règim comú, tot i tenir la renda per capita més alta

tra tercera part es destinarà a carreteres: 8.050 milions de pessetes. En el cas dels trens regionals, sistema capital de transport públic, només està previst gastar 18 milions de pessetes. La política d'habitatges per a les classes més desafavorides comptarà només 1.167 milions de pessetes.

Les Balears se situen en el lloc tretzè d'inversions en el conjunt de quinze autonomies de règim comú, totes menys Navarra i el País Basc, que gràcies al concert econòmic, i a la suficiència de recursos que els proporciona, disposen de les millors xarxes d'infraestructures de l'estat en carreteres, autovies, ports, escoles, jutjats, geriàtrics i hospitals.

Contra el disseny radial. El dèficit d'inversions als Països Catalans ha estat denunciat per partits de diferent signe, com el PSC i ERC a Catalunya o el PSPV-PSOE i el Bloc a València. De fet, aquest s'ha convertit en un dels princi-

pals arguments en contra de la política de les generalitats. Però en els últims mesos ha alçat la veu un dels sectors més conservadors i condescendents amb el poder: els empresaris.

L'influent Cercle d'Empresaris que presideix Salvador Gabarró ha fet públic un document en el qual reclama al Govern central un canvi en les polítiques estatals, que segons considera, "afavoreixen de manera determinant la concentració del poder a Madrid".

Segons el Cercle, "el disseny radial, la concepció de Madrid com a quilòmetre zero, no respon a cap lògica de racionalitat econòmica i social". Pels empresaris catalans, "no deixa de ser curiós que el corredor Mediterrani, que va des de la frontera francesa fins a Algesires i que constitueix un dels eixos de major capacitat de creixement potencial, per on transita l'autopista de peatge de major trànsit i major rendibilitat, no tingui prevista una línia de tren d'alta velocitat".



**Cines Babel
Cines Albatros**

Cines Babel

EL HIJO DE LA NOVIA
Una pel·lícula de Juan José Campanella

Si presentes aquesta butlleta tindràs el següent preu especial:

**Si ets subscriptor d'EL TEMPS:
600 ptes. tota la setmana**

**Si ets lector d'EL TEMPS:
600 ptes. de dilluns a dijous**

C/ Vicente Sancho Tello, 10. VALÈNCIA



EL HIJO DE LA NOVIA

DIRECCIÓ: JUAN JOSÉ CAMPANELLA
INTÈRPRETS: RICARDO DARÍN, HÉCTOR ALTERIO, NORMA ALEANDRO

Fruits de la Terra

Al Penedès,

la singular llum del

Mediterrani desvetlla

cada dia la terra.

Raig a raig, escalfa

i conforma el fruit més

preuat, el raïm, fins

a obtenir vins i caves

tot llum, tot vida.

El document del Cercle ha causat molta irritació al Govern central, i el mateix José María Aznar va intentar sortir al pas convocant un selecte grup d'empresaris en un sopar a Barcelona en què va negar que hi hagués cap mena de discriminació. Aznar va argumentar que el traspàs de competències ha provocat que ara només el 40% de la despesa pública estigui en mans de l'estat, però va passar per alt que els principals instruments inversors en obra pública segueixen en mans de l'estat. "I, si no, de qui depenen l'AVE, els ports, els aeroports o el transvasament de l'Ebre?", es lamenta un dels empresaris presents al sopar que prefereix no identificar-se.

A Madrid, el debat sobre la rivalitat entre Madrid i Barcelona ha quallat dins la classe política i civil, anima les tertúlies radiofòniques i serveix per treure a rel·luir el nou "espanyolisme constitucional" que intenta imposar el Partit Popular. Recentment, Alberto Ruiz-Gallardón animava els empresaris madrilenys en un multitudinari sopar a "defensar la idea d'Espanya".

Sigui com sigui, el fet és que el Govern està utilitzant la seva política inversora com una forma de recentralització del poder polític i econòmic. La manera com es programen, es financien i es gestionen algunes infraestructures, com els ports o l'AVE, demostren l'exclusiu interès del poder de Madrid per assegurar-se la seva connectivitat internacional. Tot plegat queda lluny del pluralisme que defensen la Constitució i els estatuts d'autonomia.

Joan Corbera

e connecta



CAVASHILL

Vins i caves

Moja - Alt Penedès

Tel 938 900 588

cavashill@cavashill.com

www.cavashill.com

