

## Una semana horrible

EDITORIAL

La semana que hoy concluye merece sin rodeos el título de horrible para los ciudadanos y usuarios de servicios públicos en Cataluña. Al apagón de hace 15 días en Barcelona han venido a sumarse colas en las autopistas, averías reiteradas en las cercanías de Renfe y largas colas en el aeropuerto de El Prat a la hora de facturar el equipaje, lo que ha provocado la comprensible irritación de los ciudadanos. De buena parte de los desaguizados intentará dar explicaciones la ministra de Fomento en su comparecencia del martes ante la comisión correspondiente del Congreso. Y todo ello a los pocos días de cumplirse el primer aniversario de la entrada en vigor del nuevo Estatuto catalán.

El Gobierno catalán se ha apresurado a llevar el agua a su molino y a asegurar que con el traspaso de los trenes de cercanías la situación sería bien otra. Está por demostrar una afirmación semejante, pues si bien es cierto que el Gobierno autónomo gestiona con eficacia los Ferrocarriles de la Generalitat, también cuenta con competencias en materia de inspección de las empresas eléctricas y, sin embargo, no pudo evitar los problemas que condujeron al fiasco que dejó a oscuras a 350.000 abonados de Endesa. A la hora de buscar explicaciones y responsabilidades por lo sucedido, la mayoría de partidos catalanes --excepto el PSC-- acusan a Fomento de no cuidar las inversiones en la comunidad, razón por la que, con el apoyo del PP, pedirán la dimisión de Magdalena Álvarez en la sesión parlamentaria de pasado mañana. Fomento, por su parte, aporta cifras para demostrar que Cataluña es la comunidad con mayor dotación presupuestaria de 2007, que los Presupuestos Generales destinan casi 8.000 millones a dicha comunidad en esta legislatura y que la inversión media anual presupuestada es un 50% superior a la de la anterior legislatura. Por todo ello, Álvarez pide paciencia a los catalanes para soportar las averías de Renfe.

En medio de este duelo dialéctico, los ciudadanos asisten atónitos a una pugna en la que todo el mundo hace recaer las responsabilidades en el otro, mientras se desempolvan argumentos victimistas. Pero nadie acierta a solucionar el día a día, ese que hace que la economía funcione, con el aporte, entre otros, de los 120 millones de viajeros que utilizan anualmente el servicio de cercanías de Barcelona para tratar de llegar puntualmente a su trabajo. Los debates arrinconan en nombre de los grandes principios la preocupación de una ciudadanía catalana que cada vez acude con mayor desgana a las urnas.

El Estatuto catalán prevé en su disposición adicional tercera que se destine a infraestructuras -término cuya amplitud está a debate entre el Gobierno central y el catalán- el 18,8% de los Presupuestos del Estado, porcentaje que corresponde al peso de Cataluña en el PIB global de España. Igualmente, establece unos 'elementos, generales para la financiación autonómica. La Administración central se encuentra, dentro de la actual oleada de reformas estatutarias, enfrentada a una multiplicidad de fórmulas de financiación. Ese factor de entropía política es fuente de conflictos entre comunidades.

Cataluña, que es una de las locomotoras económicas de España, ha querido blindar en su Estatuto fórmulas de financiación e inversión sin llegar a las cotas del privilegio foral. Asegurar las infraestructuras es una forma de proteger el desarrollo económico de un país que históricamente se ha caracterizado por descuidar ese bien colectivo. Y la solidaridad es un principio básico en financiación. Pero ello, por sí mismo, no es garantía de nada si la gestión no acompaña y es capaz de fijar las prioridades mas allá del mero cortoplacismo. La política partidista es enemiga de apostar por las necesidades estructurales, ya que lo inmediato es prioritario a la hora de cosechar resultados en las urnas.

Las cifras de presupuestos ejecutados en Cataluña muestran que la Generalitat ha licitado obras por el doble de lo que ha hecho la Administración central en 2006. El Ayuntamiento de Barcelona también ha demostrado más fuerza inversora. Pero las inversiones liquidadas de Fomento en Cataluña no son significativamente inferiores a las de Madrid. La media entre 2002 y 2005, según la Cámara de Comercio de Barcelona, sitúa a Cataluña en 1.509 millones de euros anuales y a Madrid en 1.606 millones. Las cifras son un buen antídoto para combatir mitos esencialistas y prejuicios políticos. Por ejemplo, entre 2001 y 2003, con Gobiernos de mayoría absoluta del PP, la media de obras licitadas fue de 4.481 millones, frente a los 4.253 del periodo 2004-2006 con un Ejecutivo del PSOE.

Es urgente abrir un debate sobre las necesidades reales de los servicios públicos catalanes, más allá de las pretendidas bondades de la izquierda y del victimismo nacionalista. Entretanto, la apertura de una oficina de seguimiento de las incidencias en infraestructuras, tal como ayer anunció Fomento, puede ser un primer paso para, por lo menos, limitar el impacto que sobre la población de Barcelona y su área tiene la actual situación de crisis.

El País, 12 de agosto de 2007