



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

Aquesta transcripció està pendent de verificació i correcció. Pot contenir, doncs, errades de fidelitat i incorreccions lingüístiques i no es pot considerar com una publicació oficial

Fitxer 12CEDHEC1

XIV legislatura · cinquè període · sèrie C · número ****

Comissió d'Estudi sobre el Deute Històric de l'Estat amb Catalunya

Sessió 12, dimarts 30 de maig de 2023

Presidència de la I. Sra. Glòria Freixa i Vilardell

Sessió 12 de la CEDHEC

La sessió de la Comissió d'Estudi sobre el Deute Històric de l'Estat amb Catalunya (CEDHEC) s'obre a ****. Presideix Glòria Freixa i Vilardell, acompanyada del vicepresident, Jaume Butinyà i Sitjà, i de la secretària, Eulàlia Reguant i Cura. Assisteix la Mesa la lletrada Mercè Arderiu i Usart.

Hi són presents Jordi Riba Colom, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; Joan Canadell i Bruguera, pel G. P. de Junts per Catalunya, i Joan Carles Gallego i Herrera, pel G. P. d'En Comú Podem.

Assisteix a aquesta sessió catedràtic de la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat de Barcelona de la Universitat de Barcelona, Germà Bel.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

Punt únic: Compareixença de Germà Bel, catedràtic de la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat de Barcelona, davant la Comissió d'Estudi sobre el Deute Històric de l'Estat amb Catalunya (tram. 357-00656/13). Comissió d'Estudi sobre el Deute Històric de l'Estat amb Catalunya. Compareixença.

La presidenta

Bé. Bon dia a tots. Comencem aquesta sessió. Última sessió de la Comissió de Deute Històric. I avui tenim l'honor de tenir aquí el senyor Germà Bel, catedràtic de

la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat de Barcelona, que tindrà un temps de trenta minuts a parlar del tema que és objecte d'aquesta comissió. Per tant, quan vulgui, endavant. Després els grups tindran temps d'intervenció per fer-li preguntes i vostè tindrà temps també de respondre una altra vegada.

Moltes gràcies.

Germà Bel i Queralt (catedràtic de la Facultat d'Economia i Empresa de la Universitat de Barcelona)

Moltes gràcies per la convocatòria i per la..., l'han anat canviant. Suposo que el fet de que sigui la última reunió de la comissió, com s'acaba de comentar, vol dir una cosa que jo ja pensava. I és que vostès de dades ja n'han tingut exposició, vull dir..., jo no puc millorar, perquè ahir vaig mirar quines eren les últimes dades que hi havien disponibles a la Intervenció General de l'Administració de l'Estat en els informes sobre inversió territorialitzada i les últimes dades disponibles són de l'execució de la primera meitat del 2022. És sorprenent que la segona meitat no s'hagi publicat ja perquè normalment se publicava durant la primera meitat de l'any. Durant la primera meitat de l'any se publicava la segona meitat de l'any anterior.

Probablement el fet de que hagués sigut un moment preelectoral ho hagi condicionat, perquè acostuma a passar. En tot cas, lo que sí que podem és parlar de desinversió, de l'execució d'inversions. Clar, la cosa és de deute històric. Jo no sóc historiador. Llavors, sí que em sotmeto a les preguntes que em diguen, però suposo que de còmputos ja els n'han fet catedràtics de comptabilitat o de comptabilitat o no catedràtics de comptabilitat o interventors. Per tant, jo no he portat aquí un powerpoint i tampoc los hi explicaré Espanya capital, París, no? Llavors, no...

Però sí que referent a les darreres dades que li donen el context polític al debat, el context polític de realitat, lo que tenim és l'execució, lo pressupost i execució del 2021, que ha estat molt i molt comentat. Jo sí que hi ha una cosa que m'agradaria apuntar, perquè crec que es reflexionar molt poc a l'hora de parlar de l'acció inversora de l'Estat a Catalunya. I després, de la primera meitat del 2022, que és, si em permeten la comparació parlant d'infraestructures, és com lo de l'anunci de la suspensió dels vols a França per vols interiors. És mentida, perquè no afecta només

que un vol. (*Veus de fons.*) Home, si això és a Barcelona afectaria zero, res més però..., zero.

I és perquè, clar, està tot distorsionat per la imputació del pagament d'una compensació a Abertis. Dono per fet que això..., ja han estat exposats o ho coneixen, sinó hi puc abundar una miqueta més. Bé les dades de la primera meitat del 2022 el que indiquen..., de fet hi va haver moltes notícies de premsa tipus ABC, etcètera, que a Catalunya s'havia executat lo 470 per cent de la inversió en la primera meitat de l'any. Que jo lo dia que ho vaig vore quasi m'agarra un cobriment, perquè dic tota una trajectòria i una història en orris. I clar, llavors quan te'n vas a les dades de l'execució sense necessitat d'anar explorant ministeri per ministeri, departament per departament, empresa per empresa, què s'ha de fer?

Veus que, ostres, havien pressupostat 252,6 milions reals del que és sector central de l'Administració central, no empreses públiques, i n'han executat la primera meitat de l'any 1.152. L'únic que passa és que 1.070 d'estos 1.152 és el pagament d'una indemnització a Abertis, cosa que normalment jo no sóc comptable, això ja li pregunten a l'Oriol Amat o a algú de l'Administració, normalment anava al capítol 4, no al 6. Però bé, en això tampoc diguem que el Tribunal de Comptes segur que no hi entrarà en això, però és una forma *weird, bizard*, o sigui, molt estranya de computar una inversió.

Clar, si es trau això, que és lo natural i lògic, de fet també s'ha de fer quan ha estat a vegades..., el problema és que s'ha de fer..., les coses que es facin s'han de fer sempre igual. Per tant, quan l'Estat també fa una indemnització, una compensació, una antelació també s'ha de traure, no és quelcom ordinari. Si es trau això, l'execució de la primera meitat de l'any del sector central de l'Administració central era de 82 milions respecte de 252. Era una mica millor que el 2021, eh?, les coses s'han de valorar en la seva justa mesura. Un terç aproximadament, una miqueta més d'un terç, però el 31 per cent, vaja. No cal ficar..., però clar, el que ens havien acostumat l'any anterior era molt dur.

Llavors, clar, amb relació a l'anterior, jo sí que els volia fer com la següent distinció. I és quelcom que crec que en lo debat públic i en lo debat institucional i polític institucional a Catalunya sobre infraestructures s'hauria de fer, és que és molt

important, quan se diu que algú pagar alguna cosa vol dir que algú paga alguna cosa. Si algú diu jo invito i tu pagues, no t'ho ha pagat, t'ho has pagat tu, només t'ha l'invitat. Normalment aquests tipus d'invitacions, més que invitacions en diem participacions. Per tant, és molt important saber qui paga per poder entendre o discutir qui ha fet si parlem d'inversió. Si parlem de programació o de planificació, no.

Lavors és molt important distingir entre el que se diu genèricament sector públic productor d'ingressos i sector públic no productor d'ingressos. Això ens aproxima al que és l'activitat del sector públic empresarial. Quan anem al sector públic empresarial bàsicament hi han, en matèria de transport tres grans entitats, tres grans entitats públiques que són aeroports d'Aena, la meitat públic privada, la meitat més u pública, per tant, sota control del govern central. Adif, que fa infraestructures ferroviàries de tot tipus i Ports de l'Estat. No recordo..., crec..., hi ha una empresa per manteniment de carreteres, però crec que no per construcció, per la infraestructura. En tot cas, o sigui, em sembla.

Clar, estes empreses tenen una característica diferent, sobretot en el cas dels Aeroports de l'Estat, Aena, i Ports de l'Estat, Ports de l'Estat aquí a Catalunya n'hi ha dos que és Barcelona i Tarragona, los ports d'interès general. L'interès del general venia per ser dels militars. Això és un tema històric estudiat, no és una broma. Bé, és de broma, però no és una broma, vull dir. Igual que d'aeroports d'interès del general, doncs són tots excepte Alguaire i la Seu. La Seu no sé exactament com ha acabat lo que és la cosa de titularitat cessió.

Molt bé, doncs lo que són particularment aeroports i ports són inversions que l'Estat no paga. Quan vull dir no paga, vull dir que no paga. Si pagués, pagaria alguna cosa, però no paga. Hi ha alguna coseta en seguretat. Són inversions que són pagades pels usuaris. Amb los sistemes de gestió que hi ha a Espanya hi ha una caixa centralitzada que reparteix més clarament en lo cas d'Aena, més indirectament en lo cas de Ports de l'Estat, on sí que hi ha una comptabilitat regulada visible anual. Però clar, en este cas no podem dir que hi ha una transferència externa, perquè tant tot lo conjunt dels aeroports catalans d'Aena tenen un gran excedent anual. O sigui,

els usuaris paguen molt més del que costa l'amortització i el manteniment dels aeroports. És a dir, sobren diners, si és que els diners poden sobrar.

I els ports de Barcelona i Tarragona també, són superavitaris i fan transferències al fons estatals que finança ports deficitaris de l'Estat, dels quaranta-set o quaranta-vuit que té l'Estat com a interès general. Per tant, quan s'està parlant d'inversions, d'aeroports i de ports a Catalunya s'està parlant d'una cosa que l'Estat, l'Administració general de l'Estat, participa però no paga. Que paguen els usuaris. És quelcom que a mi no em sembla malament, eh?, jo sóc partidari que paguen los usuaris. De fet, crec en aeroports, a més, sense distinció i en ports ben bé també. Això passa d'alguna manera però no tant en lo que és les noves línies d'alta velocitat, on la línia Madrid-Barcelona és la única que parcialment recupera el cost d'infraestructura.

Parcialment, la millor estimació que s'ha fet és entorn a un 40 per cent de recuperació de cost d'infraestructura, no de manteniment, que sí que es..., tal. Lo servei de Renfe li surt a compte, estem parlant de la despesa d'Adif, recordin, separació Adif-Renfe. Això aquí Catalunya està molt estudiat. A la resta pràcticament no recuperen inversió, no recuperen. I la resta d'inversions que fa l'Estat, per exemple a Rodalies o carreteres de l'Estat, de titularitat de l'Estat no sotmeses a peatge és lo que en termes d'infraestructures, que és la partida més gran de llarg, no és l'única partida però és la partida més gran de llarg d'inversions, és el que realment l'Estat no només invita, sinó que paga. És a dir, lo que surt dels pressupostos generals de l'Estat.

Això és una distinció important de fer, perquè no és només d'erudit o un punt de tiquismiquis acadèmic, és que té conseqüències molt importants. Los darrers anys no se n'ha fet un seguiment sistemàtic. Els recordo de l'època 2001-2004, se'n feia un seguiment sistemàtic. Jo era parlamentari al Congrés espanyol llavors, i recordo algun any on los anuncis i les estadístiques oficials deien que hi havia un rècord de despesa de l'Estat en termes de participació sobre el conjunt territorialitzat de despesa de l'Estat en inversions, i era mentida perquè la despesa de l'Estat era el 5 i pico per cent. La resta era despeses dels usuaris d'aeroports. O sigui, que lo que pagava l'Estat en el conjunt de coses que pagava l'Estat era el 5 i pico per cent.

Quan separaves les infraestructures, els gestors on qui paga són los usuaris te quedava el 5 per cent on paga l'Estat i quedava molt prop del 20 per cent on paguen los usuaris. Jo és una qüestió arrel de la polèmica que hi va haver, que jo no entenc per què aquestes polèmiques se produïxen perquè és una cosa que hauria d'estar normalitzada, entendre-ho, i no és com lo dia de la marmota. Quan es va produir la polèmica de l'execució el 2021 sí que em vaig ocupar de mirar el que era Ministeri de Fomento i és normal, una altra vegada, que ens hi centrem, no perquè les carreteres siguen lo més important, sinó perquè ocupen ben bé quasi més del 80 per cent, ben bé el 90 de la inversió, de l'acció inversora de l'Estat a Catalunya.

Fomento..., el Grup MITMA. I sí que me vaig parar a mirar-ho. Vostès recorden les informacions, una mica de discussió, si era el 32, 35 per cent lo nivell d'execució depenia com ho miresses, VERIFICA en va fer una nota bastant informada en este sentit. A part de que tenim disponible la inversió general, l'informe complet per 2021 de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat, que sí que dona tots los detalls de la informació. De fet, és com se va fer l'informe verificant, amb tots los detalls. I crec recordar que MITMA tenia un nivell d'inversió del 29, 30, 31. No recordo molt bé. Era el que guiava lo conjunt per a Catalunya, perquè és..., lo que fa el MITMA és lo que determina el percentatge.

Ara, el nivell d'execució de ports i aeroports era el 50 i escaig per cent. El nivell d'execució de les coses que paga el pressupost de l'Estat és el 26, no era el 33. I jo crec que és important si vostès lo que estan intentant fer és escatir, valorar després políticament com vulguen, números del que es paga, clar, perquè és com si diguéssim que jo menjo gràcies a l'Estat. No, és que m'ho pago jo. Vull dir, a mi l'Estat no em paga el menjar. A un usuari de l'aeroport l'Estat no li paga l'aeroport. A un usuari del port de Barcelona i Tarragona l'Estat no li paga el port de Tarragona o Barcelona. Què vol dir això, este tipus de números i este tipus de debat públic? No es gasta un euro l'Estat en estes infraestructures. O en el de València, de port, eh?, en l'aeroport sí que pillen.

Llavors és, si vostès estan discutint què programa lo sector públic estatal és un tipus de discussió. Si vostès estan discutint què paga, és un altre tipus de discussió. Són uns altre tipus de..., perquè són números. I lo que sí que llavors jo amb això, ara

acabaria esta primera perquè els he dit que després no..., volia emfatitzar molt que es recuperés el costum d'una cosa que ja es va fer durant tres anys o quatre, que és sistemàticament quan lo propòsit sigue analitzar el nivell d'execució o el nivell d'acció inversora, acció inversora, no planificació o programació.

Que si estiguéssim en un país una mica més, amb més cultura democràtica, sabríem que el que fa una empresa pública no és lo Govern. Però bé, aquí això *va de soi*, no?, no importa, però sí que en..., això ja no estariem discutint que el que fa aeroports o el port és inversió de l'Estat, és que no ho estariem discutint. Allà no s'entén així. Lo sector públic empresarial no és Govern, és Estat. Però bé, és igual, aquí no mos podem estar d'estes cosetes. Llavors lo que sí que emfasitzaria molt és la conveniència que es recupere aquesta distinció entre el que es diu genèricament infraestructures productores d'ingressos i no productores d'ingressos, que seria més col·loquialment.

Bàsicament, ja els dic, tindrien un problema de comptabilitat en les inversions en xarxa d'alta velocitat en ample internacional, però per la resta seria ferrocarrils no productors d'ingressos. Bàsicament, tota la inversió en ferrocarrils és pagada pel pressupost via contractes programa o via inversió, i inversió en aeroports i ports d'interès general a Catalunya. Perquè tots ells, los ports i en conjunt Sabadell, Barcelona; Sabadell, Girona, Reus i Barcelona, en conjunt, generen molts més ingressos de les despeses tenen com aeroports.

Fitxer 2

Això sí que els animo a fer-ho, perquè llavors també és que ens diu qui és més..., ens dona diferències entre el nivell de diligència en l'execució, que és un altre tema que potser no és tan gros com la del gestor i probablement és més peremptori, no?, és més urgent.

I jo en principi acabaria per aquí perquè crec que realment és la única aportació que podia aspirar a fer.

La presidenta

Bé, moltes gràcies.

Germà Bel

Ara estic a la seua disposició, etcètera. Perdó...

La presidenta

(La presidentariu.) No, moltes gràcies i qualsevol aportació és bona. Pensi que nosaltres tot allò que pugui dir..., cadascú que ha vingut aquí ha parlat d'una àrea en concret i, per tant, tot el que puguem escoltar que vingui de vostè, doncs també és benvingut per treure les conclusions que hem de treure en aquesta comissió. Començaríem donant la paraula..., era de major a menor o de menor...?

La lletrada

El proponent...

La presidenta

D'acord. Doncs començaríem donant la paraula al senyor Canadell, diputat de Junts per Catalunya, per un temps de cinc minuts.

Joan Canadell i Bruguera

Gràcies, presidenta i moltes gràcies senyor Germà Bel, perquè sempre és molt interessant escoltar-lo en totes les reflexions i les aportacions. I les que ha fet avui, tot i que són poques perquè, com deia, ja se n'ha parlat molt en aquesta comissió d'infraestructures, com a mínim hi ha un concepte que jo no n'era conscient, eh?, i és que sobre les xifres tan dolentes que hem tingut de compliment d'execució d'inversions del 2021, aquell famós –jo diria– recordar el 35 o 36 per cent, encara hem de veure que la realitat és molt pitjor, no? És a dir, que una part d'aquesta, com vostè diu, la paguen els usuaris i, per tant, ens quedem al 26 per cent, no?

Clar, aquí la primera pregunta és, això també passa a Madrid? Perquè, clar, Madrid és el 184 per cent. Allà ports crec que no en tenen, no sé, són capaços de tot, però crec que no entenen, però aeroports i carreteres i trens és obvi que sí. Per tant, no sé si té alguna idea de si aquell 184 per cent a Madrid, aplicant aquesta regla de tres cauria en picat o no, o què passaria, no?

Parlant de Madrid, i com que jo sé que vostè aquest tema el domina prou, i aquí parlem de deute històric i, evidentment, la comissió té un nom molt curt. Realment el que considerem deute històric, doncs ja ho veurem amb totes les compareixences que hem tingut, i a partir d'ara ens haurem de posar d'acord tots per veure què considerem deute històric, però és obvi que amb una perspectiva històrica, això que ens està passant no ha passat d'un any, dos o tres, sinó que porta molts anys. I llavors jo aquí m'agradaria preguntar-li directament com valora vostè que molts opinadors i mitjans hagin dit que en els darrers anys Catalunya ha perdut pistonada, eh?, ha perdut creixement i en canvi Madrid no ha parat de guanyar.

Si això pot o no tenir alguna cosa a veure amb l'execució de les infraestructures, perquè em sembla que és obvi que quantes més infraestructures, més competitiu i més capacitat tens de generar riquesa, no? Si vostè creu que això pot ser un dels determinants que..., i aquí si tenim perspectiva històrica, perquè insisteixo que això, com a mínim jo sóc conscient de fa vint anys o trenta que ens passa això, que Madrid sempre executa més del pressupostat i nosaltres sempre menys del pressupostat. Doncs com això creu que pot haver afectat a Madrid i a Catalunya en els dos sentits inversos.

Aleshores, una pregunta també respecte a aquesta quantitat que vostè diu, no, no, això no és inversió de l'Estat, sinó que ho paguen els usuaris. Això ho hauríem de tenir..., ho tenim en compte a l'hora de calcular el dèficit fiscal, per exemple? (*Veus de fons.*) No, eh? O sigui, seria un sobredèficit fiscal, d'acord. M'ho imaginava, però per acabar-ho d'aclarir.

D'acord. Llavors hem tingut aquí la compareixença ja fa uns mesos, tant de la Cambra de Comerç i en el seu moment Foment també per explicar els seus informes sobre infraestructures. I aquí recordarà vostè que el de la Cambra parla de 45.000 milions d'euros acumulat i ho valora com a estoc de capital. Comparació d'estoc de capital Catalunya respecte a la mitjana espanyola i mitjana europea. I Foment, si no recordo malament, el que fa és dir, agafa els darrers deu anys, mira el que s'ha pressupostat, mira el que s'ha executat i diu, ens falten 35.000 milions d'euros, no? Són dues maneres diferents de valorar-ho. Són dos conceptes diferents, però l'ordre magnitud és prou important.

M'agradaria que vostè, que és un expert en aquest tema, ens digués una mica quina veracitat li dona a aquests informes i quina..., també per tenir-ho en compte a l'hora de les conclusions, perquè són els dos informes més importants pel que fa a deute històric d'infraestructures, perquè no només en tenim a infraestructures, en tenim a la Seguretat Social, en tenim amb la sanitat, etcètera, eh? Però pel que fa a infraestructures, si aquests dos estudis li sembla a vostè que són, els podem agafar tal qual o hem de tenir en compte diferents idees que ens facin matisar els resultats d'aquests estudis.

Una pregunta també molt directa. Què passa en altres països d'Europa amb el compliment? És a dir, és normal que es compleixi un 36 per cent i no passi res? És normal que es compleixi de l'ordre de 60 per cent durant deu, quinze anys i no passi res? O a vegades es compleix el 60 i a vegades el 120, però més o menys, eh? No ho sé. Vostè deu tenir perspectiva internacional.

També si té temps i ganes, com valora el deute històric amb el corredor del Mediterrani? Perquè aquí ja no només parlem del que s'hauria d'haver invertit i no s'ha invertit, sinó del que s'està invertint malament i com això condicionarà el futur del nostre país. Però clar, si s'haguessin fet les inversions quan tocava fa deu, quinze anys, doncs segurament això hauria provocat un increment de la generació d'economia a Catalunya que evidentment no ha passat, no?

I la última pregunta, i acabo. Com interpreta el tema dels Next Generation. No sé si té dades, però d'alguna manera també són inversions de l'Estat a Catalunya, en aquest cas amb capital europeu. Sí això creu que també passarà, com ha passat amb la resta, que quan fem balanç, que serà d'aquí set, vuit anys, direm doncs es van deixar d'invertir a Catalunya o es va invertir només, o es va executar només el 30 per cent o el 50 per cent. I, per tant..., i a Madrid, en canvi, el contrari, doncs això també va ser un dèficit fiscal que hem de sumar i que no deu ser menor.

Moltes gràcies.

La presidenta

Bé, a continuació tindria la paraula el diputat senyor Butinyà, d'Esquerra Republicana de Catalunya.

Jaume Butinyà i Sitjà

Gràcies, presidenta. Moltes gràcies per la seva compareixença. En aquesta comissió el que pretenem és quantificar quant de menys l'Estat espanyol ha dedicat i ja no dic invertir, ha dedicat al nostre territori, a Catalunya. I dic quantificar perquè a través de les diferents compareixences no només hem parlat d'infraestructures. Per tant, això seria un capítol. I avui, i en alguna altra ocasió, hem parlat del que són infraestructures pròpiament dites. Vostè ens deia, hi ha una part molt clara que és la no execució, malgrat hi hagi una planificació. Aquesta seria relativament fàcil de calcular. Només ens hauríem de posar d'acord amb quant temps enrere, quan hem de recular d'aquestes inversions. Això en diferents compareixences s'han anat apuntant alguns anys.

I aquí hi hauria una segona part, que és en la que jo plantejaria les preguntes i que vostè apuntava una mica. La diferència entre la inversió i el funcionament. El funcionament en alguns casos comporta, no sé si arribar a dir beneficis. En tot cas, no hi hauria un dèficit, no hi hauria una aportació neta per part del gestor o de de l'administrador de la infraestructura. Això ha apuntat sense dir números, però ha apuntat molt clarament ports i aeroports. Els ports i els aeroports catalans són rendibles entre cometes (*Veus de fons.*) Doncs rendibles, directament? Vinga, rendibles directament. No sé el càlcul com es podria fer, perquè no oblidem que..., no, en el cas de les carreteres, en el dels aeroports és claríssim.

Però en el cas de les carreteres, com podríem fer aquest càlcul, no? Si el que estem intentant és buscar un número final, com podríem fer aquest càlcul amb carreteres. En el cas de les autopistes podríem tenir una pista. Per altra banda, en el cas d'aquestes infraestructures i només..., no sé, jo ara no se me n'acut cap més, però segurament podríem, podríem apuntar-ne algun altre, infraestructures que no hagi executat, que no hagi fet la inversió directament l'Estat, però que els ciutadans ens n'hàgim beneficiat. L'autopista és clara, no? Hi ha concessió que després ha rescatat o no. En tot cas, això com es podria fer?

I després aquí hi ha una part que ja temps enrere en vam parlar, que és el tema del manteniment d'aquestes infraestructures. Entenc que això també és inversió i quan les infraestructures comencen a tenir anys, doncs també hi ha una nova aportació.

Però el manteniment d'aquestes infraestructures, com es podria calcular. I, en tot cas si..., entenc que sí, formarien part d'aquest dèficit o d'aquest deute històric.

Finalment, i a partir de la intervenció del senyor Joan Canadell, com podríem calcular, com podríem tenir en compte el dèficit entre cometes de l'aportació o l'adjudicació de Next Generation en els territoris. És a dir, la distribució no és uniforme en tot el territori. Per tant, com podríem calcular això? Entenc que no hauria de ser massa difícil. I en tot cas, el que està clar és que no hauríem d'anar massa anys enrere.

En tot cas, moltes gràcies.

La presidenta

Bé, moltes gràcies. Ara, a continuació tindria la paraula el senyor Jordi Riba, diputat del Partit Socialista de Catalunya.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, presidenta. Per part nostra, només agrair la compareixença i no tindríem cap pregunta.

Moltes gràcies.

La presidenta

Bé, a continuació, doncs, senyor Bel torna a tenir la paraula. Li limito en el temps, però vagi fent, perquè com no ha esgotat el temps que teníem a l'inici...

Germà Bel

Ja em passava això. (*La presidenta riu.*) Bé, miraré de fer relació a totes les qüestions, com aniré integrant coses, si alguna se'm passa m'ho comenten i ja està, sí? I per ordre en què s'ha anat explicant. Però primer una prèvia. Jo no..., és a dir, lo mateix concepte de deute històric és un concepte polític, no tècnic. Per tant, qui ha de fixar els paràmetres del que és deute o no és deute, de quins criteris es tenen en compte entre el que ha passat i el que hauria d'haver passat, que és una qüestió normativa, són els parlamentaris i, en tot cas, i en última instància, el cos social o l'electoral, no els tècnics. Això no és una qüestió tècnica.

Jo tinc la meua opinió com a ciutadà i una mica de set, també. (*L'orador beu.*) Tinc la meua opinió com a ciutadà, però entenc que no se m'ha cridat aquí perquè done la meua opinió com a ciutadà sinó que és una aproximació més del tipus tècnic. Per tant, esta és una qüestió que han de resoldre vostès. Jo sí que el que sí que els puc dir que en termes del que es considera generalment en l'àmbit de la literatura acadèmica, de la investigació acadèmica, normalment se pensa que a llarg temps hi ha d'haver una certa relació entre el que són les composicions de població i riquesa i aportació..., activitat econòmica més que riquesa, riquesa és un estoc, activitat econòmica és un flux, és lo que es crea, d'un territori i la inversió pública que hi ha, no?

Hi ha gent que hi fica la superfície, suposo que per justificar lo de l'AVE. És molt espanyol això de la superfície. Però això, clar, acadèmicament això no s'aguanta molt, perquè això vol dir que al Sàhara s'haurien de fer aeroports i ports, perquè hi ha molta superfície. Llavors, és veritat que la superfície condiona la despesa, però la prioritació d'inversions és una altra cosa, això ja depèn del model de política territorial. Però entenc que el model de política territorial a Catalunya o a Espanya, que és el que condiona les prioritats de despesa, no és objectiu d'aquesta comissió, sinó que aquesta comissió ja pren com a donat lo model de política territorial que s'expressa a través de les inversions en infraestructures, sobretot de transport, però no únicament de transport. Encara que quasi tot es transport de persones, de mercaderies, de veu, de dades, de ions.

Hi ha algunes coses més, equipaments ambientals, etcètera. Lo segon ítem d'actuació realment probablement són los equipaments i infraestructures tipus mediambiental, actuació sobretot en costes, no únicament, però sobretot en costes, que aquesta sí que no està sotmesa al principi de pagament per usuari en cap cas, que jo recorde. No sé si algun episodi, però crec que no hi ha casos rellevants de pagament per usuari. Sí que estaria, diguem-ne..., hi hauria una relació directa entre el que s'inverteix i el que finança el pressupost general de l'Estat.

Després lo que trobaran serà, doncs, inversions en equipaments tipus el CSIC, d'altres..., vull dir, però clar, quan mirem tot això, com deia abans, perquè és tota la inversió, no només la d'infraestructures de transport, però repeteixo, quan se parla

de transport s'ha de tenir en compte que no es transporten només mercaderies i persones. És veritat que aquesta secció inversora i aquesta activitat inversora és la que dominarà tant los anàlisis del que es vulgue determinar com deute històric, com del que es vulgue determinar estat d'execució. És a dir, serà això més o menys un parell de punts.

Per això, com probablement moltes vegades no tenim capacitat de mirar tots i cada un dels centenars d'equipaments, detalls, el gran número és aquest, no? Doncs..., i no falla quasi gens.

Dit això, se me preguntava per Madrid i Barcelona, pel partit de futbol, però jo llavors aprofitaria una...

Fitxer 3

qüestió que se m'ha fet sobre més..., particularment sobre inversió i finançament en les infraestructures productores d'ingressos. I en general, una cosa és la inversió i l'altra el manteniment. Una cosa és si la inversió la financen los usuaris o no. L'altra cosa és si el manteniment lo financen los usuaris o no. I l'altra cosa és si la inversió i el manteniment ho financen los usuaris o no.

En el cas de les autopistes de l'Estat a Catalunya, sense excepció, la inversió i el manteniment ho han finançat los usuaris fins a l'extinció de les concessions, dècades després que haguessin, inicialment, s'haurien hagut d'extingir. Això s'ha fet molta demagògia. D'aquelles coses que tenim arxiu històric o estudis podem dir si ha demagògia o no. Altres són merament opinions i sobre les opinions no hi ha disputa, però s'ha fet molta demagògia en les extensions..., les primeres extensions de concessions a l'A-2 i l'A-7, AP-2 i AP-7, van ser per incorporar l'AP-7 Nord i l'AP-7 Sud, va ser per incorporar a concessions fallides a altres zones d'Espanya.

Per exemple, la 1-Mar, la que mos tocava a la meua terra, la d'Alacant a l'Hospitalet de l'Infant-Salou, se va ampliar per tragar l'AVT-Sevilla, AVT Sevilla, no, la CA de Sevilla, ja m'han entès. I es va ampliar. Llavors..., en tot això hi ha hagut molta demagògia, però el que sí que sabem és que les autopistes estatals de titularitat

estatal a Catalunya, los usuarios, que els usuarios no són només catalans, per cert, també és important saber-ho, han pagat la inversió i el manteniment en escriure, lo d'aquí i el d'altres zones. Això ha sigut un model de gestió. Això ha sigut un model de política territorial.

En matèria de ports i aeroports igual. Ports d'interès general i aeroports d'interès..., d'Aena, és exactament així. Les inversions es financen i el manteniment també, pels usuarios. Com saber-ho? Lo que costava del port, cada any hi ha el balanç d'explotació anual de cada port, dels quaranta-set, quaranta-vuit d'interès que gestiona Ports de l'Estat.

En lo cas dels aeroports, vam tenir una finestra de llum, esta és història, si tinguéssim més temps hi ha una anècdota parlamentària deliciosa, però ja els la comptaria després, si de cas, molt deliciosa amb lo ministre Álvarez-Cascos i la inauguració de la pista esta que està al costat d'uns territoris ambientalment complicats, aquí al Prat, aeroport Tarradellas. Però, per sintetitzar, aeroports vam tenir un moment de llum entre el 2010 i el 2014 perquè es publicaven anualment les estimacions. Les estimacions, com té qualsevol companyia de registre del balanç d'explotació de cada instal·lació de cada equipament d'Aena, és a dir, dels aeroports individuals.

Però el 2015 el senyor Maurici Lucena, president d'Aena, va dir que com les empreses eren de titularitat mixta, encara que de majoria pública, per motius de política comercial no es podia publicar. Dir que en un país anglosaxó o escandinau estaria fora. A vore com us ho dic, l'endemà estava fora. Però ja els he dit abans que això és lo que és tant Catalunya com Espanya. I aquí, quan una empresa pública inverteix, diu que el govern inverteix. Això a Escandinàvia o anglosaxons no ho entenen, no poden entendre esta associació entre..., i aquí a Catalunya també es fa, eh?, esta associació entre el sector públic i el Govern. Però són qüestió de cultures democràtiques i és lo que hi ha.

Bé, llavors les últimes dades que tenim és fins al 2014. Per això podem saber fins al 2014 que els grans aeroports que nodrien la caixa d'Aena, tenint en compte després ja l'impacte financer de les inversions i la seva amortització, eren Barcelona, Palma i alguns canaris. El de Girona, després de la mega inversió feta en l'aparcament

monstruos que es va fer –dic monstruos no estèticament que no tinc molt bon gust sinó finançament– ja tornava a generar algun superàvit. Hi ha gent que opina que la inversió en l'aeroport de Girona en aparcament se va fer precisament per debilitar la demanda d'individual. I que el de Madrid sortia de l'època de dèficits, és una taxa de rendibilitat molt baixa per la mega sobreinversió.

Ara, després anirem a la sobreinversió, perquè les infraestructures poden crear activitat econòmica i la poden destruir. És com tot en la vida. Si et fots una pastilla no passa res, però si et fots una caixa igual l'estómac se'n ressent. I no passa res per dues aspirines, però si en prens moltes, l'estómac es queixa.

Clar, llavors, per estes infraestructures se pot saber. Se podia..., per estes infraestructures, si Espanya fos, o Catalunya, un sistema institucional normal, ho sabríem cada any. Justament perquè no té competència, és un monopoli. Que estes circumstàncies si que només se reproduïxen a països tipus Finlàndia, que qui no passa per Helsinki és que no vola. I així, eh?, a Europa. Però això mos porta a un altre debat que no és el d'històric, sinó és el model de gestió d'infraestructures, que té a veure amb el model de política territorial, però que és un altre debat molt «sobat» també, eh?

Com saber-ho amb ferrocarril? En principi ja li he dit amb ferrocarril generalment s'entén que les inversions en ferrocarril convencional no es recuperen. Per tant, és lo que hi ha. És complicat. Clar, aquí sí que podem saber la distinció entre els comptes d'Adif i de Renfe perquè lo servei lo fa Renfe. Llavors, com lo servei lo enfe lo que es pot és analitzar, i no crec que ho tingue en territorial, ni que sigue fàcil, lo que seria los beneficis o pèrdues a nivell regional. Probablement per sistemes de rodalies se podria fer, per altres difícil. I en lo cas d'Adif ja li he dit que sistemàticament hi ha molt poca recuperació. Jo crec que no deu ser..., cànon pagats per bitllets. Això probablement valdria més diners fer-ho que no l'ensenyament que en trauríem.

Lo que s'ha de fer és la millor estimació possible del que es recupera per inversió en les diferents línies. I ja els dic que la millor és de 2015. Són estimacions que es fan quaranta, cinquanta anys, eh? Tenen errors, però vull dir, que no es fan pel següent any. I la millor estimació que hi ha és la que els he comentat, que és la que tenia un

nivell de recuperació no gran, però relativament decent, era la Barcelona-Madrid amb un 40 per cent de la inversió. Per aquí no podem avançar molt més.

En carreteres, al final a vegades s'han fet auditories de l'estat de manteniment, és a dir, de quan seria necessari invertir perquè la carretera tingués un nivell de servei adequat i això sí que es pot fer. Les carreteres són unes infraestructures que estan al territori, per tant, se pot ser per trams, de manera que coincidís per territoris. Perquè el manteniment és bàsicament el manteniment i reposició, i això sí que si ho porta directament l'Estat, l'Administració General de l'Estat deu ser a través de brigades que hi hagen, operatives i que estan territorialitzades. I si són concessions a empreses, com se fa en algunes autovies de primera generació, que s'ha fet concessió a empreses privades pel manteniment, encara que no n'hi hague, perquè mantenir és una cosa i com pagues lo manteniment és una altra.

Tu pots no tenir peatges però contractar externament lo manteniment. Llavors, clar, lo que s'hauria de fer és o vore si han fet concessions per límits de comunitat autònoma, el qual no seria massa sensat, perquè és una divisió administrativa o imputacions per trossos. Ara això ja és molt, diguem, de detall de..., que està genial, eh?, però això és de rata de laboratori. A mi m'encanta, però...

Madrid. Llavors a Madrid, no sé si he contestat prou a la qüestió de la inversió en funcionament que vostè m'havia plantejat si era per aquí. Jo crec que era més o menys per aquí. No sé si l'he tocat prou, però crec que era per aquí.

I jo altra vegada, això no és un judici normatiu. Jo, per exemple, sóc partidari que el Govern, los que siguen, no es recupere ni un euro de la inversió en rodalies ferroviàries. Perquè les rodalies ferroviàries tenen un impacte extern positiu en termes de contaminació, medi ambient. Beneficis de transports que no les usen, que fan que no només políticament, sinó institucional i teòricament tingui molt sentit subvencionar-les. I pel mateix motiu, no sóc partidari de subvencionar la infraestructura d'alta velocitat, no només perquè sigui una cosa que usa generalment gent de nivell adquisitiu alt. Lo 30 per cent dels viatges lo fa un 10 per cent de gent amb més pasta. I això a mi no m'agrada, este tipus de subvenció. Però és que a més genera molt poc efecte extern positiu en termes ambientals. Ha de substituir molts avions, molts, molts, molts.

Això probablement a Espanya només passa entre Madrid i Barcelona, la quantitat d'avions que substituïx Madrid-València és irrellevant. Per tant, no genera estalvis mediambientals tenint en compte la construcció. Per tant, com té molt pocs..., és a dir, ham de..., quan se diu que una infraestructura recupera o no recupera, no hi ha una avaluació normativa. En l'avaluació normativa, si es vol fer s'hi han de ficar els efectes no financers de les infraestructures i en alguns casos los positius són més potents i en altres casos los negatius són més potents.

Per exemple, los aeroports. Los aeroports generen un tipus de trànsit que per ús variable és el que més contamina. Això és una externalitat negativa, és el trànsit dels avions. Per tot este tipus de coses, quan passem..., entre anar dels números a la valoració social és lo passar del que és lo financer al social. I passar del finança..., los economistes del transport quan diem rendibilitat mai estem dient financera. Això és una cosa que és un malentès de la gent. És que els economistes sempre penseu en bitllets. És que naltros si diem rendibilitat volem dir social.

Si quan volem dir rendibilitat financera diem rendibilitat financera, perquè en este tipus de matèries –que no són les úniques– los efectes externs són tan potents que la rendibilitat financera no és un indicador de benestar social, sinó que per això, quan diem rendibilitat, estem incloent morts, contaminants, micropartícules, òxids de nitrogen, emissions de CO₂..., per això és molt important que ho tinguin en compte, perquè hi ha molta confusió en això, en part probablement interessada.

En lo cas de Madrid –i sí que em passaré, ho sento, sempre em passa amb les respostes, per això intento no esgotar el temps d'entrada–...

La presidenta

Té crèdit...

Germà Bel

En lo cas de Madrid, és..., a veure, jo no he fet lo càlcul. Tampoc és que tinguésse massa incentius per fer-los, no?, perquè és..., per a què, si no s'ha de corregir? Però es pot aproximar si un té en compte el que són lo tipus d'infraestructures que generen ingressos, tenint en compte que per l'últim que sabem de Madrid és que l'aeroport de Barajas Suárez ja havia l'any 2014 tornat a fer algun benefici, encara que la taxa

de retorn era del 0,5 per cent, imaginin-se, és una inversió de 0,5 per cent de taxa de retorn. És veritat que jo crec que si es fessin los números ara la inversió en l'aeroport de Madrid no generaria despesa pressupostària.

Les inversions en ports sí, perquè l'única inversió en ports és en la Dirección General de Puertos del Estado, llavors clar, la inversió en tot lo que és tot l'aparell de Puertos del Estado que déu ho va ficar a Madrid perquè no hi havia costa ni riu navegable, doncs l'home ho va resoldre. Deu no va ficar port i l'home sí, tornem, Dirección General de Puertos del Estado. Ara van posar Puertos del Estado. Esta inversió sí que la paguen los usuarios. És mentida, la paguen los usuarios de tots los ports. Però això sí que seria llavors, en termes interterritorials un superàvit.

I en matèria d'alta velocitat ja fa temps que no s'invertix en general a Madrid, excepte per exemple últimament l'Atocha-Chamartín, però això, com s'ha endut la part més grossa de la inversió el corredor mediterrani des que hi ha ramal central ja sabem que mos ham reproduït, tenim lo ramal litoral i lo ramal central, doncs des que hi ha el ramal central se gestiona millor la inversió, los subsidis europeus i la Madrid Chamartín, los 1.000 i pico milions han sortit dels subsidis europeus. Per tant, tampoc estarem tiquismiquis, no? Clar, i és això el que llavors..., és a dir, jo no ho he fet, però si agarres lo mètode no és difícil de fer, que té balanç financer, aquí sí financer, perquè no estem parlant d'impacte social positiu. Aeroports, ports, aeroports Aena, ports generals i la seua direcció.

I amb lo de l'alta velocitat lo que els he comentat. És que és això, no hi ha més. Llavors seria la..., però ara clar, llavors sabent que no hi ha ports, només hauries d'excloure en realitat aeroports pel que he dit de lo de Madrid. I això mos porta a la qüestió de la productivitat que se me preguntava –estic intentant recuperar l'ordre cronològic–, primer les infraestructures, torno a dir, explicaré anècdotes, són..., bé les aspirines o les gambes. Si menges una miqueta no passa res però si et fartes de gambes et passa el mateix que al marquès de Berwick, que a Vinaròs va morir d'un atac de gambes. Vostès saben que a part de Palamós tenim allà baix a l'Ebre i veïns unes gambes que..., i el marquès de Berwick doncs va «pillar»..., moltes gambes.

Què passa? L'any 2010..., això és una cosa que havíem dit, perquè clar, les infraestructures han de fer alguna cosa per generar productivitat. No és tautològic.

Per exemple, torno a dir, si fas l'aeroport millor del món al Sàhara, la productivitat no ho notaràs si t'ho paguen uns altres. Si t'ho pagues tu sí. O si t'endeutes per pagar-ho tu, perquè llavors estaràs dedicant diners, traient diners d'altres activitats o dedicant diners d'altres activitats. Estaràs traient diners d'altres activitats que tenien un ús alternatiu, que és el que lo que els economistes diem cost d'oportunitat. Per tant, si la política d'infraestructures és dolenta, podries no només no ajudar a créixer, sinó decreixer. I, de fet, per un estudi que vam fer pel Banc Europeu d'Inversions – aquest segur que no els hi han comentat– el 2017, comissionat, lo que van mirar és l'efecte de la inversió pública en general, no només infraestructures. Però clar, és lo mateix que passa a tot arreu. La inversió pública està molt dominada per infraestructures de transport.

Sobre la taxa de creixement econòmic dels països, deu països de la Unió Europea i, a més, ho feien en dos períodes, era molt bonic. I resulta que han començat per Grècia per un nivell de infradotació bestial. Clar, això és com tot lo que diem, si quan no tens fas una carretera o quan los primers trens, los primers ferrocarrils, la productivitat Barcelona-Mataró...

Fitxer 4

es va disparar. Però a mesura que més tens..., és lo que sabem tots, quant més tens d'una cosa menys millora les..., sí? És a dir, lo benefici marginal és decreixent. Cada millora més quan ja estàs bé se nota menys. Passa pràcticament tot los ordres de la vida. Llavors Grècia millorava molt, després millorava..., la inversió pública ajudava a créixer, aportava a Finlàndia, etcètera.

I a la cua hi havien Espanya –per este ordre invers– Espanya, Itàlia i França. Que França, segons període que pillaves, augmentava la inversió o molt poquet, ajudava la inversió una mica o poquet. Itàlia, segons el període que pillava des del 2003 o fins el 2010, també ajudava o no res ho feia baixar. I el cas d'Espanya l'aportació era negativa, és a dir, que la inversió pública havia reduït la taxa de creixement econòmic.

Però és que recordin-ho, si fas moltes coses que no s'usen, encara que una part te la subvencioni la Unió Europea, estàs deixant de fer altres coses que es podrien usar més al sistema educatiu, a la sanitat, amb molts que creen productivitat individual o social –concepte molt interessant–, o estàs traient impostos que es podrien dedicar a l'activitat privada i per això pot passar que, com les aspirines en excés, les infraestructures en excés facin mal.

I això costa molt d'entendre, perquè aquí s'ha desenvolupat lo mantra de, si tinc un mal de cap me prenc una aspirina i si tinc un problema de creixement econòmic me prenc una infraestructura o una estació de l'alta velocitat a l'aeroport de Girona, per un entendre-mos. I au, ja ho hem resolt. No. Una infraestructura farà allò que se'n derive de l'ús. Si no s'usa, farà mal. En este sentit, jo crec que infraestructures a Catalunya és general, però los punts negres busquen algun tècnic del departament. En general, lo que tenim és un dèficit de ferroviaris i bàsicament rodalies i mercaderies.

No crec que tinguéssim un dèficit..., no crec que els altres modes de transport, los dèficit d'infraestructura estiguin afectant negativament a la productivitat. Crec que la productivitat catalana es veu afectada per excés de dèficit a altres llocs que es paguen, estos sí es paguen de pressupostos generals o de sobre costos generals a les infraestructures de productores d'ingressos a Catalunya, la distinció que he fet. Però, és que si fins i tot lo de l'aeroport de Barcelona no és la inversió, és com s'operen les pistes. Suposo que no hi entrarem perquè no és lo model de..., no és lo del deute i perquè en tot cas seria pagat per Aena, pels usuaris vull dir.

Aleshores, al meu entendre sempre trobarem punts negres, eh?, seria una interessantíssima discussió. Té efectes mediambientals molt bonics de la B-40 mentre no es desenvolupe la via fèrria, però en termes de productivitat, que és el que se m'ha preguntat, jo crec que els dos forats són rodalies per l'ús recurrent, perquè la recurrència i la previsibilitat és un element bàsic de la productivitat i no només del benestar, que també, eh?, i primàriament, del benestar individual i social.

I en segon lloc, lo ferrocarril de mercaderies, perquè té un component ambiental molt fort, és a dir, potser no és tant només l'increment de la productivitat física, que ho seria, però també el decrement dels efectes mediambientals de la mobilitat. Jo crec

que té tant d'impacte en això com en l'increment de la productivitat física, però Espanya és un país sobredotat d'infraestructures. Nosaltres vam publicar un equip de gent el 2015 en una revista que es diu *Transport Policy* un estudi que deia, quan la demanda va massa endarrerida de l'oferta –en anglès– i el que vèiem si en els quatre modes de transport interurbà, no urbà, en los quatre, Espanya era el país que tenia més diferència entre la capacitat oferida i la demanda.

I el gap era massa gran, l'excés d'oferta. I que en este sentit Catalunya, comparat amb altres zones d'Europa no estava malament. On està malament és en ferroviari. I particularment perquè el tema regional és més de, crec, eh?, és més de gestió que no pas d'inversió. Altra vegada, si demà vénen a dir que tal poble o a tal zona..., segur que hi han coses, joestic parlant com a sistema de ferroviari, de mercaderies i la vinculació amb ports, eh? I en este sentit sí que està afectant la productivitat econòmica i també la situació mediambiental, que crec que és una de les coses que ja fa temps que la gent comença a preguntar-se quan se parla d'infraestructures, no? Quin impacte mediambiental té una actuació, perquè les prioritats socials van evolucionant.

Llavors, ara sí que m'estava aproximant com més fins al final i mirant de no deixar res, se m'ha demanat mediar..., que dirimisque entre els números de la Cambra i de Foment. No puc perquè soc part interessada. Sóc membre del Consell Assessor de la Cambra, tot i que he de dir que no he participat en l'elaboració de l'informe tècnic, perquè tenen molts bons tècnics a la cambra des de fa molts anys, que de fet estan més..., jo lo que vaig fer fa..., quan me van convocar al febrer vaig demanar-li a Joan Ramon, que he trigat molt, tens alguna cosa més?, i em va dir, no. I, per tant jo els números que tinc al cap molt agregats són els de Joan Ramon Rovira a la Cambra.

Jo sí que m'he mirat jo mateix l'informe general, perquè ells sí que no fan la distinció entre productors d'ingressos i no, però jo per l'*update* de dades, ells, anit me vaig mirar si hi havia la nova..., informe, per això sé que l'últim que hi ha penjat a la pàgina de l'IGAE és la primera meitat del 2022. Però llavors jo no puc mediar. Ara, és que estem parlant d'un ordre de magnituds. Si els hi diuen de 35 a 45, si fos 40k, quaranta mil, perquè després hauran de considerar inflació, no inflació o deflactor del PIB o

no deflactor del PIB. Probablement este ordre de magnitud és raonable. Hi ha formes de calcular-ho, hi ha estocs de capital públic que calcula l'IBI de València.

Lo que passa és que l'IBI de València el que la fa una cosa és –probablement l'entitat d'Espanya hi havia Banc Bilbao, que ho calcula millor–, lo que passa que lo que ells no fan és traure lo que han pagat los usuaris, que això ens ha generat alguna discussió creativa en economia. Escolta, valtros lo que esteu parlant és de la inversió que s'ha fet, no de l'estoc públic de capital pagat públic o pels usuaris, no pagat per l'Estat, perquè quan d'estries lo pagament per usuaris estes xifres també...

Però volia dir, la valoració que se'n faci o l'ús que tingue, de dir si són trenta-cinc, quaranta, quaranta-cinc mil, si estes dues entitats la mitjana és un quaranta mil, per aquí deu anar, lo que sigui, el que valgue, el que sigue, no? Jo això, sincerament, me veig incapaç de calcular-ho i d'entendre per què servirà. Però bé, això no és la meua faena.

Next Generation. Crec que és l'últim, perquè sinó el representant d'Esquerra jo crec que no m'ha..., també, no havia dit? M'he deixat alguna de vostè a part de Next Generation? Next Generation passarà el mateix, perquè és un problema sistèmic, de mètode, no és un problema d'actitud. Jo he sigut assessor del ministre d'Obres Públiques i Transport durant un any i abans d'Administracions Públiques, fa molts anys, massa. Bé, massa, i que d'aquí a molts anys pugue dir encara massa més, no? Llavors no és una qüestió de demà qui hi haurà i què farà. No. Demà qui hi haurà i què farà pot explicar algun canvi al marge, el residual. El terme residual, que diem en analitzar, el terme residual.

Perquè és una preferència –i aquí sí– se me pregunta per Next Generation i jo els he de dir la predicció, perquè la predicció es basa en lo mètode. I el mètode no és lo mètode de deute històric, sinó el mètode de política territorial. És un mètode que té una duració de tres segles i dos anys. Llavors lo que passarà és que hi haurà molta assignació i segurament lo que ha passat i mos dirà la comptabilitat o l'execució, que hi haurà molta execució reservada a l'Administració General de l'Estat. Esta, en molts de casos se comptabilitzarà com no territorialitzable, sobretot quan se considera que els seus efectes genèrics afecten totes les regions, independentment d'on sigui l'emplaçament. I aleshores hi haurà part de la de l'Estat

i la gestionada per regions que és territorialitzarà. Aleshores serà una sèrie B en petit i temporal de les discussions sobre l'assignació interterritorial de regions. Jo suposo que tindrem titulars de l'ABC dient «*Catalunya, la región donde más invierte*», que és allò, com si diguéssim, Andalusia té més accidents de cotxe que La Rioja. Si, gràcies per la informació, ho havíem sospitat que Andalusia..., però potser no és perquè els andalusos conduïsquen pitjor, sinó que a Andalusia, La Rioja...

Això és una manipulació que diga de l'engròs molt habitual. Quan a Andalusia governava el PSOE, l'ABC ho feia més, «*Andalucía y Cataluña, las regiones donde más se invierte*.» I llavors..., no, sí, sí, i Nigèria és més rica que Luxemburg, també ho sabem. Això serà el partit de futbol que hi haurà, perquè no hi ha massa interès en debatre a fons sobre infraestructures a Espanya, perquè ja està bé. En general ja està bé el sistema. Ja està bé, per això no té canvi. Canvia el partit, canvien lo govern, és la política més persistent. La política més persistent que hi ha a Espanya és esta. La que té menys canvis entre uns canvis d'alternativa de govern i un altre, altres en tenen molts més. Esta no en té, pràcticament.

I llavors lo que sí probablement ara com a persona em dol més no serà tant això, sinó que bàsicament haurà sigut un plaer vist. És a dir, seran diners que s'hauran tirat llargament. Com sempre, la majoria, no tot, mai és tot ni res. Que hauran servit perquè la contracció pressupostària tardi uns mesos més en arribar, en comptes d'arribar el 2002 arribarà el 2023. I que serà una altra reflexió desaproveitada, com necessites un altre tipus d'Administració i de funcionament de l'Administració per quan se demana agilitat en la gestió amb la societat de recursos per crear activitat econòmica, productivitat. Necessites un altre tipus d'Administració com per a gestionar-los tant com cal.

Tenim un drama a Catalunya i Espanya perquè Catalunya té un sistema de..., ostres això ja me'n vaig de la..., és només això el que m'he passat?

La presidenta

Sí, sí, perquè quedaven deu minuts de la primera intervenció...

Germà Bel

Ah, llavors només m'he passat tres minuts i mig.

La presidenta

Sí, sí.

Germà Bel

Llavors acabo, però acaba amb més alegria.

La presidenta

I tant...

Germà Bel

El drama que tenim és que no som capaços de gestionar de forma eficaç. Ja no dic eficient, perquè l'eficiència no ha de ser un objectiu prioritari de l'Administració. No està mal, no està mal recordar-se'n, però..., de forma eficaç de gestionar polítiques. I llavors ja ens passa que les polítiques, quan estan sotmeses a qualsevol tipus d'urgència, com subsidis de la Unió Europea per política regional, sigui mediambiental, que a Catalunya s'ha gastat, com si d'infraestructures terrestres que s'ha fet en altres parts d'Espanya, com lo dels fons Generation, acaba sent diners a la paperera. I ens ho hauríem de fer mirar però no és l'objectiu d'esta comissió.

Gràcies.

La presidenta

Bé, senyor Germà Bel, agrair-li moltíssim. Escoltar-lo és sempre un plaer. I agrair sobretot a tots els membres de la comissió, sobretot també als tècnics, a la lletrada. Avui és l'últim dia, agrair als partits que n'han volgut formar part, que són gairebé tots menys alguns que no han volgut prendre nota del que està passant realment a Catalunya.

I, per tant, doncs a partir d'aquí ja obrim per conclusions i ja ens anirem posant en contacte per donar els terminis i per acabar l'informe, d'acord?

I gràcies a tots.

La sessió s'aixeca a...

