

Política | Actualitzat el 18/09/2022 a les 21:00

L'Estat infla la inversió a Catalunya computant-hi els 1.070 milions de compensació a Abertis

El cost de la fi dels peatges a l'AP-7 supera tota la despesa efectuada l'any passat al país i constava com a no regionalitzable als pressupostos espanyols



Cotxes sortint d'un peatge de l'AP 7. | ACN

Una obra feta el 2006 servirà al govern espanyol per **maquillar les dades sobre inversió territorialitzada a Catalunya** el 2022, poc després que l'incompliment flagrant en els compromisos pressupostaris de l'any anterior li comportessin nombroses crítiques. El que podria semblar una paradoxa similar a l'efecte papallona és en realitat l'efecte pràctic del pagament el febrer passat de **1.069,9 milions a Abertis per la finalització dels peatges a l'AP-7**, una despesa que ara el Ministeri de Transports ja computa com a inversió d'aquest any a Catalunya.

Així consta en l'**informe sobre execució parcial al mes d'abril** que l'executiu central ha remès per escrit a diversos diputats del PP que havien sol·licitat la inversió realitzada territorialitzada i que ha estat publicat aquesta setmana al *Butlletí Oficial de les Corts Generals*. I en l'apartat d'operacions a Catalunya hi apareixen consignats 1.069.968.641,5 euros en concepte de **compensació a l'empresa actualment en mans de Florentino Pérez**. És una quantitat que ella sola supera els 739,8 milions del total d'inversions que el govern espanyol i el seu sector públic van fer a Catalunya durant el 2021, motiu pel qual inflarà artificialment de forma molt considerable els nivells de despesa executada d'aquest exercici.

Aquesta decisió comptable sorprèn encara més pel fet que inicialment **el cost d'aquesta liquidació de contracte no computava** com una inversió a Catalunya. A l'espera de concretar la quantitat que costaria l'operació, el govern espanyol va incorporar als pressupostos del 2022 una partida de 1.000 euros per fer front a aquesta despesa. Aquesta no és una fórmula poc habitual, ja que és més complicat per a un govern crear una partida de zero que incrementar-ne la dotació. Ara bé, a l'hora d'analitzar la documentació dels comptes sobre la distribució territorial de les inversions, aquesta **constava com a despesa no regionalitzable**, és a dir, que no es podia atribuir a una comunitat o província determinada. Un cop s'ha inflat fins superar els 1.000 milions i s'ha executat, però, de sobte consta com efectuada a Catalunya.

Es tracta d'una maniobra que *La Vanguardia* ja va avançar que el Ministeri estava estudiant executar i, entre els arguments per justificar-la, s'hi trobaria que l'execució de l'any passat ja **va atribuir a Madrid el cost de les resolucions d'autopistes radials**. La magnitud d'aquella operació va ser **molt menor, de 191,2 milions**, i en realitat va impactar poc en la comparativa pel que fa al compliment als dos territoris, enormement divergent: Catalunya va rebre un terç de les inversions que s'hi havien pressupostat el 2021 i Madrid, un 84% més d'allò consignat, amb una diferència entre un i altre de 1.346,2 milions.

Pel que fa a les dades lliurades fins a abril d'aquest any, la inclusió d'aquesta enorme quantitat relativa a una obra executada fa 12 anys eleva la xifra de la inversió executada a Catalunya fins als 1.112,4 milions, és a dir, **més de quatre cops els 252,6 milions pressupostats** als comptes pel que fa a l'Administració General de l'Estat -no s'hi informa de les operacions del sector públic, les principals, en les quals s'hi inclourien Adif, Renfe, ports i aeroports-. En canvi, si s'exclou la compensació a Abertis, la factura pagada es queda en 42,5 milions, tot just el 17,8% d'allò pressupostat, mentre **a Madrid ja s'hauria fet efectiu el 54,8%** dels 199,7 milions previstos.

DE RADIOCOMUNICACIONES			
85 VAR. PROV. CATALUÑA			
17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	166.384.810,00	1.073.537.693,11	1.070.417.124,39
198617004096500 ACTUACIONES DE CONSERVACION Y EXPLOTACION (CONSERVACION ORDINARIA Y VIALIDAD, REHABILITACION Y MEJORAS FUNCIONALES LOCALES) EN CATALUÑA	158.942.030,00	822.296,82	124.817,75
198617004096501 ACTUACIONES DE CONSERVACION Y EXPLOTACION (CONSERVACION ORDINARIA Y VIALIDAD, REHABILITACION Y MEJORAS FUNCIONALES LOCALES) EN CATALUÑA		128,59	
198817004300000 ESTUDIOS, ASISTENCIA Y EXPERIMENTACION DE ALTA TECNOLOGIA EN LAS INVERSIONES DE CARRETERAS.		2.030.138,54	266.945,16
199217038500000 ESTUDIOS RELACIONADOS CON LA CONSERVACION Y EXPLOTACION DE CARRETERAS.		716.487,63	56.719,95
202117038096500 ACTUACIONES DE CONSERVACION Y EXPLOTACION (CONSERVACION ORDINARIA Y VIALIDAD, REHABILITACION, MEJORAS FUNCIONALES LOCALES Y PANTALLAS ACUSTICAS) EN CATALUÑA. MECANISMO DE RECUPERACION Y RESILIENCIA.	4.154.310,00		
202117038096600 ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL EN CATALUÑA. PLAN DE RECUPERACION UE.	2.008.260,00		
202217038000700 EJECUCION DE MEDIDAS PARA LA INTEGRACION DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ENTORNOS URBANOS EN CATALUÑA.	1.280.210,00		
MECANISMO DE RECUPERACION Y RESILIENCIA:			
202217020010200 LIQUIDACION DE LA INVERSION REALIZADA DE ACUERDO CON EL RD 457/2006 DE 7 DE ABRIL		1.069.968.641,53	1.069.968.641,53
85 GALICIA			
15 A CORUÑA			

Extracte de l'informe d'execució pressupostària, amb la compensació a Abertis computada a Catalunya.

En tot cas, resta pendent saber si ocorrerà el mateix pel que fa al cost pendent de les autopistes radials de Madrid, el rescat de les quals està **previst que costi 560 milions més aquest any** que també podrien inflar la partida territorialitzada a la comunitat d'**Isabel Díaz Ayuso**. Encara no se n'ha abonat res i, en aquest cas, la partida inicial oberta per fer-hi front -també amb 1.000 euros- es troba igualment en l'apartat d'inversió no regionalitzable. En aquest cas, però, a diferència de la

compensació de l'AP-7 no gaudeix d'un epígraf propi, sinó que es troba en l'apartat genèric d'"efectes derivats de la resolució dels contractes de concessió d'obra pública", els quals poden sufragar altres despeses similars arreu de l'Estat.

En tot cas, la compensació a Abertis podria no quedar-se en 1.070 milions, sinó que aquesta empresa **reclama judicialment 4.150 milions** més en un litigi que el Tribunal Suprem hauria de resoldre en els propers dos anys. Una quantitat que, de confirmar-se, inflaria sobre el paper encara més la inversió atribuïda a Catalunya, però sobretot suposaria un altre regal milionari per a Florentino Pérez i un **seriós maldecap per a les finances espanyoles**.

D'on ve aquest ball de números i demandes? Cada cop que acaba una concessió de carretera, l'administració i l'empresa han de passar comptes i la primera ha d'abonar a la segona aquelles inversions efectuades i no amortitzades, en funció del contracte entre les parts. Quan l'agost passat es van aixecar les barreres de l'AP-7, cadascú va posar les cartes sobre la taula, amb la interpretació d'un **conveni firmat el 2006 per la llavors ministra de Foment, Magdalena Álvarez**, com a punt calent i que ja els havia fet anar i venir diversos cops als tribunals, amb resultats encara confusos i no definitius.

En aquell acord, el govern espanyol encarregava a Abertis diverses inversions a l'autopista, com un **tercer o quart carril en funció del tram per evitar així barreres troncal**s i situar-ne només d'entrada i sortida. L'empresa havia de pagar aquelles obres, les quals s'haurien de rendibilitzar amb l'increment de trànsit que comportarien o, si no, l'executiu central hauria d'indemnitzar-la en finalitzar la concessió. Les previsions, però, no es van complir ja que **la crisi del 2008 i la Covid han reduït el flux de vehicles** i ara Abertis interpreta que, d'acord amb el conveni, se l'ha de compensar per no haver rebut els ingressos esperats.

Rajoy ja va intentar frenar Abertis

El que ha fet el govern espanyol ha estat per ara abonar el cost de les inversions executades, però Abertis insisteix en exigir que se la compensi pel fet de no haver-se materialitzat els escenaris dibuixats en el conveni i aquesta és la qüestió ara judicialitzada, en mans del Suprem. L'executiu actual, però, només manté **la interpretació de l'acord que l'anterior equip de Mariano Rajoy** va establir quan estava a la Moncloa, ja que va ser aquest qui va determinar que la reducció del tràfic no donava dret a indemnització, inaugurant la via judicial.