


ARTUR MAS I GAVARRO

PRESIDENTE DE CONVERGÈNCIA I UNIÓ (CIU)

De la gran transformación al gran frenazo

Durante los dos últimos decenios del siglo XX, Cataluña experimentó la mayor transformación de su historia. Ésta sólo fue posible porque había un proyecto claro de país, que incluía un modelo de infraestructuras. La sensación de frenazo, de oportunidad perdida, ha venido cuando ha cambiado el signo de la Generalitat. Hoy no se reivindica nada diferente de lo que ya plantearon los gobiernos de CiU. El modelo continúa siendo bueno. Su única debilidad era su excesiva dependencia. Las grandes infraestructuras están en manos de la administración central y su predisposición a invertir depende demasiado de la aritmética en el Congreso de los Diputados. Por eso queríamos un nuevo *Estatut*: para poder ejecutar de una vez por todas las infraestructuras que sabemos que necesitamos desde hace años. El derecho a decidir que planteé en mi conferencia del 20 de noviembre de 2007 se vincula a decidir sobre las cuestiones que generan grandes consensos en la sociedad catalana. Y pocos temas generan un acuerdo más grande que el de decidir por nosotros mismos qué hacemos con el aeropuerto de Barcelona y los otros aeropuertos, los puertos o la red ferroviaria.

Respecto a las infraestructuras que dependen de la Generalitat, lo más relevante es lamentar retrasos respecto a aquello que ya había planificado CiU. Hay dos actuaciones que son emblemáticas: las líneas 12 y 9 de Metro. La línea 12, que debía unir Castelldefels y Sarrià, concebida como un auténtico Metro del Baix Llobregat, ha sido sustituida por un ramal de cercanías de Renfe, todavía sin plazo ni presupuesto. La línea 9 es la

metáfora de la incapacidad del actual gobierno: acumula cuatro años de demora. Si los gobiernos de CiU no la hubieran adjudicado ahora no se haría.

El gobierno de Zapatero no prevé ninguna actuación que no hubiera acordado el gobierno de CiU. Los tres proyectos que acumulan el porcentaje más elevado de inversión se derivan del pacto por la gobernabilidad de 1996: la ampliación de El Prat, la del puerto de Barcelona y el tren de alta velocidad. Respecto de la red viaria, el Cuarto Cinturón vuelve a ser el ejemplo paradigmático de unas obras paralizadas por una decisión expresa del ejecutivo catalán, dónde nuevamente los socios minoritarios han paralizado grandes infraestructuras para marcar perfil propio.

¿Por qué todavía no se han resuelto los proyectos programados por CiU? ¿Por qué se ha dejado degradar la situación económica? Seguramente, ignorar todo el trabajo hecho anteriormente, evitar la incómoda acusación de victimismo, renunciar a poner los propios diputados en Madrid al servicio de los intereses de la Generalitat, inventar culpas para la oposición son elementos que ayudan a explicarlo.

CiU continuará aplicando su capacidad para buscar nuevas soluciones. Nos dedicaremos a la política identitaria, o sea, la política de defensa de los derechos de los ciudadanos de Cataluña para que no sean discriminados por el hecho de ser catalanes, y la política de reivindicación del autogobierno necesario porque podamos decidir sobre las infraestructuras que el país necesita, sin depender de la simpatía o la dependencia parlamentaria del gobierno español.