

Per presentar el pla en matèria d'infraestructures del meu partit, el primer que voldria dir és que, en els darrers anys, el debat sobre les infraestructures ha centrat la vida política i social catalana i és molt preocupant que hagi calgut arribar a la situació de col·lapse a Catalunya en aquest àmbit i, més concretament, hagi calgut que es produís el caos de Rodalies, per tal que el debat s'hagi centrat en el que és estrictament la bona o mala gestió que en fan els diferents governs. Fins ara hem vist que els debats s'havien centrat en qüestions intangibles i, en la meua opinió, completament estèrils. És a dir, el debat d'infraestructures s'havia centrat més en qui en tenia la titularitat, en qui en tenia les competències, que no pas en qui era competent en l'execució d'aquestes infraestructures. A Catalunya, en aquest sentit, li ha costat reaccionar, però finalment sembla que hi ha una percepció social diferent: efectivament, no és el mateix que gestioni les infraestructures el Partit Popular que les gestioni la Sra. Magdalena Álvarez, el Partit Socialista. No m'atreuria davant del Cercle d'Infraestructures a fer una mena de míting electoral respecte a la importància que tenen les infraestructures per al desenvolupament econòmic del país. Sí que vull recordar, però, que va ser durant els vuit anys de govern del Partit Popular quan més intensa va ser la inversió en infraestructures a Catalunya, és a dir, quan va haver-hi un esforç d'inversió més important, quan es van tirar endavant projectes, decisions polítiques en les quals es jugava el futur de Catalunya. A més a més, això es va dur a terme en l'etapa en la qual el govern del Partit Popular tenia majoria absoluta, per tant, va ser voluntat política del Partit Popular dur a Catalunya aquelles infraestructures en les quals ens estàvem jugant el nostre futur. Donaré només una dada contrastable: nosaltres ens vam trobar la inversió territorialitzada de l'Estat per a Catalunya en un 8% i la vam deixar en un 17%. Una inversió d'aquestes característiques no s'ha repetit perquè, fins i tot tenint en compte la Disposició addicional tercera del nou Estatut d'Autonomia de Catalunya, en els pressupostos generals de l'Estat per enguany, hi ha una important quantitat de diners que no s'inverteix perquè no hi ha infraestructures per revisar, no hi ha cap projecte concret per a Catalunya, és a dir, no hi hagut ambició política per a Catalunya per part del govern de Zapatero. No els parlo d'una quantitat petita, parlo de més de 700 milions d'euros. Aquesta realitat posa de manifest una evidència: per tal que l'Estat inverteixi a Catalunya, calen dos requisits, independentment de qualsevol llei o de la publicació de qualsevol Estatut al Butlletí oficial de l'Estat. Primer, cal que el govern de l'Estat tingui voluntat de fer-ho, i en segon lloc, que hi hagi projectes concrets importants per a Catalunya; el Partit Popular els té i el Sr. Zapatero no els té. Mentre que el senyor Zapatero i Magdalena Álvarez no han plantejat cap infraestructura nova, el Partit Popular té un projecte de futur per a Catalunya, aquest pla d'infraestructures ho demostra. Però en aquest pla hi trobem un valor afegit i és que els compromisos del Partit Popular es compleixen: quan nosaltres diem que farem el quart cinturó, el fem; si diem que desviarem el Llobregat per ampliar el port, ho fem. I ho hem fet fins i tot amb l'oposició de les esquerres, que s'hi van oposar amb totes les seves forces. Aquesta és la diferència entre el Partit Popular i el Partit Socialista: els nostres compromisos en matèria d'infraestructures es compleixen. La qüestió és que hi ha un seguit d'infraestructures en les quals hi ha un acord majoritari sobre les necessitats del nostre país i al qual només s'hi oposen els socis del Sr. Zapatero. La realitat és que els socialistes estan lligats de mans per mantenir-se en el govern, és a dir, prioritzen el fet de mantenir-se al poder abans que el de canviar aquestes infraestructures.

Un cop feta aquesta introducció, voldria entrar en qüestions més concretes i parlar d'algunes de les infraestructures que nosaltres considerem imprescindibles per a Catalunya si volem recuperar aquests quatre anys malbaratats pel Partit Socialista. Voldria referir-me, en primer lloc, a infraestructures viàries. Compartim amb vostès la inquietud pel quart cinturó; hi ha molt motius que justifiquen la imperiosa necessitat de descongestionar la xarxa viària de la regió metropolitana de Barcelona, és a dir, cal evitar que els camions quedin col·lapsats perquè, en definitiva, això el que representa és posar-nos pedres a la motxilla de la nostra competitivitat: es perden clients, llocs de treball i, a més a més, hi ha el problema

afegit de la contaminació que aquests col·lapses comporten. Des del Partit Popular, tenim molta més ambició, creiem que s'ha de projectar mirant al futur i, per tant, ja tenim previst el cinquè cinturó: la B50 Tarragona-Valls-Igualada-Manresa-Girona. Un altre eix prioritari per a nosaltres és l'eix mediterrani (Tarragona-Barcelona-Girona-França). Nosaltres considerem que és fonamental disposar de més capacitat en aquest eix, per això, ens comprometem a què tingui tres carrils en tot el seu recorregut per Catalunya i a l'eliminació dels peatges intermedis com el del Vendrell o Tarragona. Alhora que mantenim aquest criteri en aquests peatges, desdoblaurem la N340 i la N2 perquè hi hagi realment una alternativa gratuïta en aquestes vies de peatge. Ens comprometem també a què l'eix del Llobregat estigui desdoblant fins a la frontera amb França i a canviar el sistema de peatge pel sistema de pagament per quilòmetre recorregut. Ens comprometem també a ampliar a tres carrils la C58, que és la via més col·lapsada del país, fins a la cruïlla amb l'eix del Llobregat, passat Terrassa. Ens comprometem a prolongar la C32 per la Costa Brava fins a l'Escala. Ens comprometem a desdoblant l'eix de l'Ebre entre les terres de l'Ebre i Lleida, i des de Lleida fins arribar a la Vall d'Aran, per tal que es converteixi així en un veritable eix occidental. I dic "ens comprometem", atès que represento a una de les dues úniques forces polítiques que estan en disposició de ser govern d'Espanya, perquè hi ha altres forces polítiques que poden aspirar a altres coses, molt legítimes, però que no poden aspirar a ser govern d'Espanya, per això, puc dir taxativament que el Partit Popular s'hi compromet.

En segon lloc i pel que fa a infraestructures ferroviàries, ens comprometem a què es faci realitat l'eix orbital ferroviari que actualment està en projecte. Ara bé, nosaltres tenim un projecte més ambiciós i ens comprometem a fer un eix orbital exterior que uneixi Girona i Tarragona a través de Vic, Manresa, Igualada, Valls i Tarragona. Ens comprometem a unir Catalunya i la Comunitat Valenciana per l'AVE i també per una via dedicada a mercaderies fins a la frontera. De fet, la gran aposta per la qual el govern de la Comunitat Valenciana també treballa és el projecte FERMET, que consisteix a tenir una línia ferroviària d'ample internacional per a mercaderies. Això ho considerem absolutament imprescindible per tal que els nostres productes puguin sortir cap a Europa en condicions de competitivitat i per tal que els ports catalans siguin realment la porta d'entrada d'aquelles mercaderies que vénen del principal pol de creixement en aquest món tan globalitzat: la zona d'Àsia-Pacífic. Actualment, les mercaderies que provenen d'aquesta zona se'n van cap a altres ports pel col·lapse del port de Barcelona.

Una de les infraestructures que ha estat objecte d'un debat més important i, en la meua opinió, d'una major demagògia, ha estat l'aeroport d'El Prat. Hem vist com els aeroports es convertien en centre de discussió, no pas de futur, no pas d'infraestructura imprescindible per a la nostra economia, per als nostres ciutadans. Hem vist discussions polítiques sobre titularitats i sobre interessos estrictament polítics. En matèria d'aeroports, el Partit Popular considera imprescindible la gestió privada dels aeroports. Nosaltres considerem que no hi ha cap avantatge des del punt de vista econòmic, ni des del punt de vista de la competitivitat de Catalunya, ni des del punt de vista de tenir una millor gestió i, per tant, un millor servei als ciutadans, en el fet de passar d'una gestió pública d'AENA a una gestió, també pública, de la Generalitat. En definitiva, en passar d'una AENA gran a moltes AENAS petites. Nosaltres apostem per la gestió privada i apostem per un model de gestió per a tots els aeroports i no només per als catalans. Si tenim importants empreses catalanes que n'estan gestionant, i molt bé, que són reconegudes internacionalment, per exemple, per la seva gestió d'aeroports a Anglaterra, com ara ABERTIS —una empresa que s'ha posat com a model de gestió aeroportuària no només a casa nostra sinó arreu—, per què no podem gestionar nosaltres mateixos a través de la gestió privada els nostres aeroports? Però és que hi ha altres exemples i un de molt significatiu és el de l'aeroport de L'Havana: un règim comunista té un aeroport amb un sistema de gestió privada.

Em vull referir ara a una de les propostes del Partit Popular més punteres i, per cert, més copiades per altres forces polítiques respecte a l'aeroport: la construcció de la quarta pista sobre el mar. Si tenim en compte que, segons els estudis que han fet un grup d'experts —els quals també han elaborat aquest pla d'infraestructures—, molt abans del 2020, l'aeroport estarà saturat i no podrà créixer més, és imprescindible planificar el futur, tenir aquesta ambició política que els deia, preveure els col·lapses de futur i aportar solucions ara perquè, quan el futur hagi arribat, ja estarem col·lapsats i aleshores només podrem lamentar-nos. Nosaltres adquirim el compromís de construir una quarta pista sobre el mar que permeti ampliar la capacitat de vol i que, alhora, tingui en compte la situació que han estat patint els veïns de Gavà i Castelldefels. Pensen vostès que l'impacte no serà mai el mateix amb una pista sobre el mar, atès que no provocarà ni la contaminació acústica ni l'impacte medioambiental que pot tenir un altre tipus d'opció. Planificar el futur en matèria aeroportuària també suposa la construcció d'un nou aeroport de càrrega. La càrrega a Catalunya no s'ha pogut desenvolupar i l'aeroport d'El Prat en aquest sector té unes grans limitacions, per això, nosaltres volem construir un aeroport dedicat exclusivament a mercaderies. Creiem que és imprescindible potenciar aquest sector igual que necessitem potenciar el sector de la logística. Tenim una situació privilegiada, podem ser el centre logístic del sud d'Europa i, per tant, es necessita tenir les infraestructures necessàries per poder ser-ho. El Prat actualment no té ni espai físic per créixer ni possibilitat per fer enlairar els avions, per tant, la construcció d'aquest nou aeroport de càrrega és absolutament imprescindible al nostre parer i pensem ubicar-lo a la comarca de l'Anoia, a l'entorn de la ciutat d'Igualada.

En tercer lloc, vull referir-me als ports. En aquest sentit, considero que necessitem, com ja els he dit, uns ports que donin sortida ràpida a les mercaderies, una sortida sense col·lapses, la qual sembla, en aquests moments, garantida per la nova terminal ferroviària, però és que necessitem que també es garanteixi per carretera i és aquí on tenim el problema. Ahir es va fer públic un pla per fer l'ampliació de la ronda litoral, però, lamentablement, tot sembla indicar que els camions i els vehicles hauran de compartir via i es descarta una autovia segregada per a camions.

A continuació, i atès que en el moment en què s'ha fet la presentació de la meva conferència, s'ha fet una referència als serveis bàsics com una infraestructura important i s'ha parlat del tema de l'aigua, voldria parlar ara també d'energia. L'energia afecta greument la nostra competitivitat, tenim una xarxa elèctrica precària, com va quedar palès durant els dies del col·lapse elèctric a Barcelona, i el subministrament energètic i el seu preu és bàsic per a la competitivitat de les nostres empreses. He de dir que els governs socialistes han estat irresponsables en aquesta matèria, hi hagut deixadesa i manca de voluntat política per resoldre aquesta situació. La interconnexió elèctrica amb França, la línia de 400 mil volts de connexió amb França, és absolutament imprescindible, i sincerament considero que no hi havia cap necessitat de buscar la intervenció d'un intermediari internacional per a aquesta qüestió, el que cal és prendre una decisió política. Pensen en la situació en què es troba Girona: és imprescindible fer aquesta interconnexió, atès que el subministrament elèctric de Girona depèn d'una sola línia, si es produís qualsevol tipus problema en aquesta línia, cauria tot el sistema a la província i podríem deixar Girona completament col·lapsada. Independentment d'això, si tenim en compte que ha d'entrar en funcionament l'AVE, serà del tot imprescindible posar en marxa aquesta infraestructura, i ja fem tard també en aquesta matèria. He estat diputada al Congrés dels Diputats la passada legislatura i puc dir que em vaig quedar estupefacta quan partits polítics que tenen responsabilitat de govern, que saben la situació en què es troba el subministrament elèctric a casa nostra i coneixen la situació de dependència energètica que tenim, demanen al Congrés dels Diputats que hi hagi una moratòria per la interconnexió elèctrica fins a l'any 2015. El que demostren amb això és una manca de decisió i de voluntat política per trobar solucions que garanteixin aquest subministrament.

Tornaré al tema de l'aigua, atès que també jo els vull parlar d'un subministrament tan important per a la nostra competitivitat, per a les nostres empreses. Fa alguns dies, vaig assistir a una Cambra de Comerç, al Vallès, molt important i allà em comentaven com afectaven ja les restriccions d'aigua a totes les empreses de la zona. A Catalunya tenim un dèficit estructural d'aigua que afecta especialment la regió metropolitana de Barcelona. Des del Partit Popular, considerem que no només és necessari, sinó que és absolutament imprescindible, diversificar l'origen de l'aigua que subministra la regió metropolitana de Barcelona. Pensin que avui tot ve del Ter i del Llobregat, si tenim sequera a aquests rius tenim immediatament restriccions, però és que a més a més tot el pes de la solidaritat recau en una única conca perquè avui el Ter baixa sec i el Llobregat també. Els que es van oposar a les interconnexions entre conques ho han fet a costa de deixar secs el Ter i el Llobregat. Quin argument és aquest de solidaritat interterritorial? Matar un riu omplint-se la boca dient que el que es vol és salvar-ne un altre? Fixin-se amb quina situació d'irresponsabilitat política ens trobem, d'incompetència en la gestió dels recursos hídrics del nostre país que, a més a més, com hem dit abans, són uns recursos reduïts per la situació de sequera: els ciutadans hem d'instal·lar airejadors d'aigua a les nostres aixetes i ens augmenten els rebuts d'aigua per tal que no la malbaratem, però després veiem situacions com la de Badalona on hi ha una fuga d'aigua que perd 430 mil litres diaris i diuen que es trigarà més d'un any a poder-la reparar. Crec que la xifra és d'una magnitud tan gran, com la incompetència i la presa de pèl que representa, que no hi ha cap més comentari a fer.

Els voldria parlar de manera més genèrica dels preus de l'energia. L'escalada dels preus del petroli i del gas estan afectant greument la nostra competitivitat, les nostres empreses i, per tant, els llocs de treball que es creen. Crec que cal obrir un debat amb serenitat, sense dogmatismes, sobre el futur de l'energia nuclear i sobre la nostra dependència energètica. És per això que, en el meu partit, apostem per diversificar l'origen de l'energia que fem servir. Creiem absolutament imprescindible allargar la vida útil de les nostres centrals nuclears i mantenir la potència instal·lada. Avui al nostre país no hi ha consens respecte a la creació de noves centrals nuclears, i una decisió respecte a una infraestructura d'aquestes característiques reclama realment un gran consens polític, un gran consens social i, a més a més, un consens que no abasti només una legislatura. Però el Partit Popular creu sincerament que és un debat que s'ha d'encarar. Actualment, es construeixen noves centrals nuclears a tot el món. Vull referir-me, per exemple, a un dels països que compten amb una sòlida credibilitat quant a la preocupació medioambiental: Finlàndia. En aquest país, se n'està construint una. També el Regne Unit preveu construir-ne quatre. D'altra banda, tenim un problema amb el gas similar al del petroli: la nostra dependència exterior, especialment de determinats països, fan necessari obrir-nos cap al centre d'Europa. En el nostre pla d'infraestructures, apostem per una interconnexió de gas amb França per tal de poder rebre, a mitjà termini, gas d'Europa de l'est a través de gasoductes. L'altra via d'entrada del gas, que és un element bàsic per a moltes empreses catalanes, és a través del port de Barcelona. Això comportarà que l'actual planta de regasificació del port s'hagi d'ampliar necessàriament. Per últim, vull fer una referència a les energies renovables, perquè sembla que l'única opció que es dona per part de les esquerres són les renovables. Els he de dir que Espanya tenia un marc legal que va possibilitar el gran desenvolupament de les energies renovables amb els governs del Partit Popular, després, el govern socialista ha canviat aquestes condicions i, cada vegada, ens trobem amb més impediments per posar en marxa aquestes energies renovables. Malauradament, mentre els partits d'esquerra no paren d'afirmar que la solució són les renovables, que hem de fer servir energies netes, el procés per autoritzar un parc eòlic a Catalunya pot arribar a nou anys. És a dir, qui vol construir un parc eòlic triga nou anys a poder-ho aconseguir i molts abandonen. Per tant, no hi ha realment una aposta per fer-ho possible. Per tal que no sembli que faig electoralisme posaré un exemple d'una comunitat autònoma on no governa el Partit

Popular: a Castella la Manxa, calen dos anys de termini per posar en marxa un parc eòlic. A Catalunya, una instal·lació d'aquesta mena és una agressió al paisatge i, en canvi, a d'altres comunitats autònomes, que saben que, en un món globalitzat, no només competeixen els estats i les nacions, sinó que també competeixen les regions i les ciutats, fins i tot en fan un reclam turístic. Aquesta burocràcia, aquesta falta de decisió política, aquesta falta de visió estratègica afecta tots els àmbits: la interconnexió elèctrica amb França, les renovables... La nostra dependència exterior en matèria energètica arriba al 80% i les renovables estan molt lluny de poder resoldre el problema. El meu partit, en canvi, té un model per al mercat energètic basat en la competència, la qualitat i la garantia del servei.

Finalment, vull dir que la nostra aposta és també per la recerca, la investigació i la innovació en tots els camps. Ahir vaig tenir l'honor de ser rebuda al centre de supercomputació que hi ha a la Universitat Politècnica de Barcelona, que és un centre de referència no només a Espanya, sinó també a Europa i arreu. Vull recordar que aquesta aposta per la recerca, pel desenvolupament i per la innovació va ser feta per un govern del Partit Popular. I és l'aposta per la recerca, pel desenvolupament i per la innovació també en matèria energètica, en matèria d'infraestructures. Ahir, doncs, vaig tenir l'honor de veure materialitzat un projecte molt important per a la investigació i el desenvolupament al nostre país que va posar en marxa el Partit Popular.

Debat

Pregunta: —*Ha mencionado el tema del aeropuerto secundario en Igualada. Con un aeropuerto en Lleida, ¿no sería conveniente que este aeropuerto, que está totalmente proyectado, pueda jugar un papel importante en materia de carga dada la dilatación en el tiempo que suele sufrir la puesta en marcha de un nuevo aeropuerto secundario, tal y como ha ocurrido en Ciudad Real, cuyo aeropuerto se ha dilatado casi cinco años en el tiempo? La segunda pregunta que quería formularle: tenemos ahora un PEIT donde el peso específico está básicamente centrado en el ferrocarril, si el voto del próximo día nueve decide un gobierno del PP, ¿cuál sería el peso del Ministerio de Fomento en cada una de las infraestructuras (ferrocarril, carretera, marítimo y aéreo)?*

Sra. Nadal: —Por la ubicación que tiene la Anoia y por la ubicación que habíamos previsto en las inmediaciones de la ciudad de Igualada, consideramos que ésta supone una situación geográfica que puede representar un nudo de distribución de las mercancías que permitiría tener una rentabilización desde el punto de vista de eficacia de ese aeropuerto. En un mundo globalizado, lo he dicho antes, no compiten sólo los estados y las naciones, compiten las ciudades y las regiones, y también compiten los entornos políticos. Con lo cual, en nuestro compromiso por mejorar la situación del país y porque creemos que eso nos ayudaría, podemos aceptar cualquier aportación constructiva, pero creemos que situar ese nudo en ese punto permite una mayor eficiencia en esa distribución de mercancías. Creo que es muy importante esa apuesta novedosa porque El Prat está ya encorsetado en esta materia y considero que es una de esas propuestas importantes que demuestra que el Partido Popular tiene proyecto político, tiene ambición política, tiene ambición en infraestructuras para Cataluña. No descarto que, en un par de días, los candidatos del Partido Socialista presenten como novedad también esta propuesta, lo hicieron con la cuarta pista de El Prat, pero creo que nuestra situación es la mejor para conseguir ese objetivo. En cuanto al peso de cada una de las infraestructuras de transportes por las que usted me preguntaba: creo que en mi intervención he dejado clara una apuesta muy clara por determinadas infraestructuras ferroviarias. Una infraestructura como FERMET, que permita dar salida a todas las mercancías en una conexión que va desde el sur hacia Europa, es absolutamente imprescindible. ¿Eso quiere decir abandonar otro tipo de infraestructuras? Naturalmente que no, en mi intervención he dicho claramente que estábamos por otro proyecto muy importante que llegara hasta la Vall d'Aran. Creo que las infraestructuras no son

incompatibles entre ellas, que los pesos están bien distribuidos y están muy bien reflejados en nuestro plan de infraestructuras. No se puede hacer una apuesta exclusivamente por las infraestructuras viarias porque por muchas carreteras que hagamos, si realmente queremos competir en ese mundo globalizado, las carreteras se nos colapsarán siempre. Por lo tanto, esas propuestas novedosas, ambiciosas, decisivas para el futuro, que hacemos en ferrocarril y en nuevos aeropuertos de carga para el transporte serán decisivas. Es lo mismo que hicimos cuando gobernamos y, en ese sentido, quiero recordar que desde el Partido Socialista no se ha hecho nada, se han perdido cuatro años. Les emplazo a que me digan una sola nueva infraestructura ambiciosa para Cataluña que se haya proyectado en cuatro años de "gobierno Zapatero". Piensen en las grandes infraestructuras que Cataluña tiene hoy, han sido proyectos y decisiones políticas del Partido Popular; piensen en el AVE, en la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, en la Terminal Sur del aeropuerto, en las depuradoras de El Prat y del Besós, y lo dejo aquí para no extenderme. Esa misma apuesta de ambición política es lo que representa este plan estratégico de infraestructuras, el cual creo sinceramente que sería engañar decir que es un plan para una legislatura, creo que es un plan para más de una legislatura porque es un plan para cumplir y no como decía aquel destacado socialista: los compromisos electorales son algo muy vistoso que se pone en un programa, pero que, en definitiva, están para no ser cumplidos. El Partido Popular los compromisos que asume los cumple, y éste es un plan estratégico de infraestructuras cuyos compromisos son para cumplir.

Pregunta: —*He oído propuestas de otros partidos y creo que hoy no he oído nada realmente novedoso. ¿Usted cree que se puede seguir con el modelo actual de crecimiento? Cuando hablaba de la pista del aeropuerto, me recordaba aquello de que en el año 2020 les daremos más pistas... ¿Podemos seguir con ese modelo de crecimiento, sobre todo en Cataluña donde ya tenemos una densidad mayor que la de Bombay?*

Sra. Nadal: —Reconozco que hay opciones políticas instaladas en el "No". Es el caso de esa izquierda que está en el "No" a que se haga una ampliación de El Prat. Esa izquierda que se opone a que Cataluña tenga la energía que necesita para ser algo en ese mundo globalizado. Ése no es el modelo del Partido Popular. El nuestro es un modelo respetuoso con el medio ambiente, un modelo que tiene muy en cuenta la sostenibilidad, pero también es un modelo que cree que Cataluña necesita dotarse de las infraestructuras si realmente queremos ser algo en ese terreno de juego en el que nos jugamos nuestro futuro. Hoy en día, estoy de acuerdo con usted, la globalización y los retos de futuro son dos caras de la misma moneda: son retos, pero también son oportunidades. Tener la capacidad para convertir los retos en oportunidades y las oportunidades en éxitos es la apuesta del Partido Popular. Naturalmente nuestro modelo no es Bombay, nuestro modelo es ser una de las economías más desarrolladas del mundo y poder competir en un mundo globalizado como lo están haciendo ciudades y regiones en otras partes del mundo. Estamos en un mundo en el que la información viaja a velocidad lumínica, y estoy de acuerdo con usted en que no podemos competir ni en precios bajos ni en modelos que ya son inaceptables, pero tampoco podemos competir en petróleo. Por lo tanto, nosotros apostamos por un modelo para dotarnos de aquellas infraestructuras que sean necesarias, dotarnos de una masa crítica de innovadores, de capital humano formal. Para ello, hay que hacer una reforma profunda de lo que es nuestro sistema educativo, porque si la base es que quien suspende cuatro asignaturas pasa de curso, no tendremos un capital humano lo suficientemente formado para competir en ese mundo globalizado. Apostar por las dos grandes plataformas de la globalización, que son Internet y el inglés, es nuestro modelo, modelo que creemos que puede cambiar los retos en oportunidades, y las oportunidades en un gran éxito para Cataluña. Seguramente habrá cosas a mejorar y le agradeceré muy sinceramente que usted haga las aportaciones que crea más oportunas en ese sentido.

Pregunta: —*Quisiera hacerle un par de preguntas. En primer lugar, uno de los proyectos de ley que llegó al Parlamento durante esta legislatura, y que finalmente no se pudo tramitar porque finalizó la legislatura y fueron otras las prioridades, fue el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima que era muy importante para el transporte marítimo. Es un proyecto de ley, fundamentalmente técnico y elaborado por la Comisión General de Codificación, por su sección de derecho mercantil. Aunque ha sido impulsado durante esta legislatura por el Partido Socialista en el gobierno, su tramitación empezó en el año 2002 cuando estaba el PP en el poder. Si ustedes llegan a gobernar, ¿sería una de sus prioridades reactivar la entrada en vigor de esta normativa, que a fin de cuentas lo que va a hacer es, simplemente, por un lado uniformar y, por el otro, actualizar toda la normativa que existe en el ámbito del transporte marítimo en nuestro país? En segundo lugar, pongámonos en un escenario, después del 9 de marzo, en el que el Partido Popular tiene más escaños que otras fuerzas políticas, aunque sólo sea un escaño. Salvo a que cambien mucho las cosas, parece que quien gane va a estar abocado a una mayoría simple y necesitará pactar con otros partidos. En el año 96 se hicieron unos pactos, los llamados pactos del MAJESTIC que, entre otras cuestiones, tuvieron como consecuencia la modificación de la normativa en materia de puertos. En este caso, se hizo toda una modificación de la ley para que tuvieran una mayor presencia las comunidades autónomas en lo referente a la gestión de los puertos. El ejemplo clave es que hoy en día quien nombra los presidentes de las autoridades portuarias son los gobiernos de las comunidades autónomas. ¿Están dispuestos ustedes, en un escenario como ése, a plantear algún tipo de acuerdo y modificación en materia portuaria? Un punto muy concreto sería el dotar de mayor autonomía a las distintas autoridades portuarias, que hoy quizás están ante un modelo demasiado encorsetado que no les permite competir en ese mundo, como usted decía antes, globalizado, o el impulsar esa competitividad que sería necesaria incluso entre los puertos de nuestro propio sistema portuario.*

Sra. Nadal: —Si me permite, empiezo respondiendo estrictamente como usted ha terminado. Si realmente es necesaria una mayor autonomía de las autoridades portuarias porque ello supone una mejora en toda la gestión portuaria, eso no va a depender de que haya pactos o no. Es decir, si existe realmente esa necesidad va a depender de una voluntad política de contactos con quienes realmente saben cómo funciona y cómo es la situación de nuestro puerto y, por lo tanto, me comprometo a que desde un posible gobierno del Partido Popular se efectuarán las consultas necesarias para tomar esa decisión política. No me puedo pronunciar en un sentido o en otro porque estaría totalmente fuera de lugar, puesto que mis conocimientos técnicos no me permiten ponerme en disposición de decantarme por una posición u otra. Pero sí le aseguro que, si su afirmación es correcta, cosa que no dudo, si es necesaria una mayor autonomía de las autoridades portuarias, eso no va a depender de que haya pacto o no haya pacto. Desde el Partido Popular, hemos sido capaces de llegar a acuerdos, de llegar a consensos con todas las fuerzas políticas a lo largo de dos legislaturas en las que hemos estado en el gobierno, también cuando teníamos mayoría absoluta. Piense usted que el modelo de financiación que ha dado un mayor resultado para Cataluña, que nos permitió pasar de 9 mil millones de euros a 34 mil millones de euros en el presupuesto de la Generalitat, fue un acuerdo que se tomó con un gobierno del Partido Popular con mayoría absoluta en el año 2001 y además por unanimidad. Nosotros somos capaces de llegar a pactos y a acuerdos estemos en minoría o en mayoría, y esa voluntad de pactos es imposible si tratamos con fuerzas políticas que no tienen nada que ver con nuestro modelo de sociedad. Me estoy refiriendo a Izquierda Unida e Iniciativa por Cataluña que tienen un modelo económico y social que ha demostrado su fracaso allí donde se ha intentado poner en marcha, que representan el pasado y que, por lo tanto, nosotros creemos que es perjudicial para Cataluña y para toda España. Por lo tanto, con esas fuerzas políticas, por sentido común, no podemos pactar. Tampoco podemos pactar con aquéllos que creen que España tiene que dejar de ser lo que es y que Cataluña tiene que dejar de ser lo que es. No

podemos pactar porque nuestro modelo es el modelo constitucional y creemos que es el modelo que nos ha dado el periodo más largo de estabilidad política institucional, de crecimiento económico y de generación de riqueza y de bienestar para Cataluña y para todos los españoles en general. Por lo tanto, ésas son fuerzas políticas con las cuales nosotros no podemos pactar. Con el resto de fuerzas políticas nosotros hemos demostrado que somos capaces de llegar a acuerdos. Lo que sí quiero decir es que cada día tiene su afán y el afán de hoy es hacer de Mariano Rajoy el próximo presidente del gobierno. Creo que Mariano Rajoy hoy representa el cambio, representa el futuro, representa la modernidad y representa un proyecto serio para Cataluña y para España. Lo decidirán los ciudadanos el próximo día 9 de marzo. He oído a Rajoy decir que estamos en un sistema parlamentario, no estamos en un sistema presidencialista y, por lo tanto, quien debe presentar su candidatura, cuando se constituyan las Cortes, a presidente para que sea sometida a un debate de investidura, debe ser quien tenga un diputado más en el Congreso de los Diputados. A partir de ahí, hay que buscar los acuerdos tanto para la investidura como los acuerdos puntuales de legislatura. Pero quiero dejar una cosa clara: no nos vamos a someter a ningún chantaje. Porque hace un chantaje quien dice que no va a pactar con el Partido Popular si no se retira un recurso presentado al Estatuto de Autonomía de Cataluña, que en este momento se encuentra en el Tribunal Constitucional. Y eso no lo vamos a admitir, primero, como le gusta decir a Mariano Rajoy y a mí me gusta mucho la expresión, porque el próximo presidente del gobierno no presenta recursos porque sí, presenta recursos porque creemos que es un Estatuto perjudicial para el futuro de Cataluña y además está hecho con la clara voluntad de sobrepasar nuestro marco constitucional. Con lo cual, lo ha dicho Mariano Rajoy y lo repito yo en este momento, si ganamos las elecciones y no podemos gobernar tampoco pasa nada, nosotros estaremos en la oposición, nos habrán votado los españoles. Y si esa amalgama de fuerzas políticas, que van desde el Partido Socialista Obrero Español al Partido Socialista de Cataluña, Izquierda Unida, Iniciativa per Catalunya-Els Verds, Esquerra Unida Alternativa, PNV o Coalición Canaria, quiere formar gobierno, a pesar de haber perdido las elecciones y habiéndolas ganado Mariano Rajoy, nosotros no nos vamos a someter a ningún chantaje. Tenemos un proyecto y lo vamos a defender. Y esperaremos a que los ciudadanos nos den la mayoría suficiente para tirar ese proyecto hacia delante. De todas maneras, también quiero recordar que Convergència i Unió ya se ha pronunciado, y además se ha pronunciado en unos términos deplorables para el respeto a nuestras instituciones y a los catalanes. El Sr. Mas ha dicho que ellos darán su investidura a Zapatero y que, por ello, al presidente de la Generalitat, le quedan dos meses de estar en la presidencia. Me parece deplorable. Yo al Sr. Montilla no lo he votado ni le voy a votar nunca, pero es mi presidente, es el presidente de la Generalitat, pero ¿cómo se puede decir que se va a cambiar al presidente de la Generalitat porque se va a cambiar la Generalitat de Catalunya por el Palacio de la Moncloa? En términos democráticos, es deplorable. ¿Cómo se extrañan de que los ciudadanos de Cataluña no vayan a votar? Además, desde el punto de vista de unas instituciones de autogobierno largamente y justamente reivindicadas, ¿quién se han creído que son Zapatero y Mas para negociar presidencia de la Generalitat desde el Palacio de la Moncloa?