

## POLÍTICA CASTIZA

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 24 de febrero de 2014)

Vaya semanita, la última, en la que diversas noticias nos han ofrecido un abanico de ejemplos del método de la política castiza de infraestructuras, tan normal en España.

Primero: está en curso el rescate de la C-17. Es una autopista autonómica adjudicada a Cedinsa en 2006, con presupuesto de 220,5 millones para desdoblarse Manlleu-Ripoll, e importe máximo de 290,7m, incluyendo la gestión del eje Vic-Ripoll. Se concesionó con peaje sombra (pago periódico del presupuesto según tráfico). La inversión final fue 306m, y entró en servicio entre 2010 y 2011. El aumento de costes, la refinanciación a corto plazo, y una demanda inferior a la prevista han llevado a que la concesionaria no pueda responder de sus obligaciones financieras, y la Generalitat tiene que rescatar la concesión. El coste puede ser de 275 millones: 220m que la concesionaria no puede financiar y 55m para compensarla por inversiones realizadas. Es lo que tiene usar la cooperación público-privada por motivos financieros (huir de restricciones presupuestarias), y la ya legendaria Responsabilidad Patrimonial de la Administración, que protege al inversor privado contra pérdidas. Como en las radiales de Madrid, el Castor,...

Visto lo visto, que no es responsabilidad del actual Govern, sorprende que éste haya considerado usar un mecanismo similar para finalizar el tramo central de la línea 9 del metro. Primero, porque no consta evaluación de la rentabilidad social de la inversión necesaria, mucho mayor que la ya efectuada, según se informaba aquí el sábado. Recuerden: acabar una obra no siempre tiene sentido. Segundo, porque recurrir a financiación privada para sortear las restricciones presupuestarias resulta en mayores costes públicos futuros. Tenemos todo un historial, del que la propia L-9 es un poema. Por suerte, la rotunda reacción contraria del alcalde Trías ha aparcado la idea. Por cierto, ¿a quién se le ocurrió complicarle la vida al alcalde, ante unas elecciones tan complejas?

¿Y qué decir de la construcción de una estación para alta velocidad al lado del aeropuerto de Girona, pagada por el Govern? ¿Se ha caído en que el tiempo total de viaje entre la puerta del aeropuerto y Barcelona (bus lanzadera a la AV incluido) sería casi siempre mayor en AV que en autobús? ¡Porque no habrá un tren esperando al viajero potencial! También sería mayor el precio del viaje en AV. Si se realiza el proyecto serán unos 10 millones derrochados, que generarían mucho más provecho social de aplicarse, por ejemplo, a la ley de barrios. Y lo peor: revela una forma tradicional, muy antigua, de entender la política de infraestructuras; tan cautiva del “hagamos algo, que alguien lo usará”, y de la búsqueda de apoyos políticos mediante actuaciones innecesarias y socialmente dañinas.

Lo dicho: Política castiza. La ansiedad por dar noticias y por ‘hacer cosas’ no combina bien con estos tiempos de restricciones. Ni es buen método de política pública, en general. Mucho mejor tener paciencia y hacer las cosas bien. Porque ya hemos acumulado muchos errores, y deberíamos equivocarnos menos. Y porque la exigencia es más consistente cuando comienza por uno mismo.