

POLÍTICA CASTISSA  
Germà Bel  
(Publicat a *La Vanguardia*, 24 de febrer de 2014)

Vaja setmaneta, la passada, en què diverses notícies ens han ofert un ventall d'exemples de la política castissa d'infraestructures, tan normal a Espanya.

Primer: està en curs el rescat de la C-17. És una autopista autonòmica adjudicada a Cedinsa el 2006, amb pressupost de 220,5milions per desdoblir Manlleu-Ripoll, i import màxim de 290,7m, incloent la gestió de l'eix Vic-Ripoll. Es va concedir amb peatge ombra (pagament periòdic del pressupost segons trànsit). La inversió final va ser 306m, i va entrar en servei entre 2010 i 2011. L'augment de costos, el refinançament a curt termini, i una demanda inferior a la prevista han portat a que la concessionària no pugui respondre de les seves obligacions financeres, i la Generalitat ha de rescatar la concessió. El cost pot ser de 275 milions: 220m que la concessionària no pot finançar i 55m per compensar per inversions realitzades. És el que té fer servir la cooperació public-privada per motius financers (fugir de restriccions pressupostàries), i la ja llegendària Responsabilitat Patrimonial de l'Administració, que protegeix l'inversor privat contra pèrdues. Com en les radials de Madrid, el Castor, ...

Vist el vist, que no és responsabilitat de l'actual Govern, sorprèn que aquest hagi considerat utilitzar un mecanisme similar per finalitzar el tram central de la línia 9 del metro. Primer, perquè no consta avaluació de la rendibilitat social de la inversió necessària, molt més gran que la ja efectuada, segons s'informava aquí mateix el dissabte. Recordin: acabar una obra no sempre té sentit. Segon, perquè recórrer a finançament privat per sortejar les restriccions pressupostàries resulta en majors costos públics futurs. Tenim tot un historial, del que la pròpia L-9 n'és un poema. Afortunadament, la rotunda reacció contrària de l'alcalde Trias ha aparcat la idea. Per cert, ¿a qui se li va ocórrer complicar-li la vida a l'alcalde, davant d'unes eleccions tan complexes?

I què dir de la construcció d'una estació per a alta velocitat al costat de l'aeroport de Girona, pagada pel Govern? S'ha caigut en que el temps total de viatge entre la porta de l'aeroport i Barcelona (bus llançadora a l'AV inclòs) seria gairebé sempre major en AV que amb autobús? Perquè no hi haurà un tren esperant al viatger potencial! També seria major el preu del viatge en AV. Si es realitza el projecte seran uns 10 milions malbaratats, que generarien molt més profit social si s'apliquen, per exemple, a la llei de barris. I el pitjor: revela una forma tradicional, molt antiga, d'entendre la política d'infraestructures; tan captiva del "fem alguna cosa, que algú ho farà servir", i de la recerca de suports polítics mitjançant actuacions innecessàries i socialment nocives.

El dit: Política castissa. L'ansietat per donar notícies i per 'fer coses' no combina bé amb aquests temps de restriccions. Ni és bon mètode de política pública, en general. Molt millor tenir paciència i fer les coses bé. Perquè ja hem acumulat molts errors, i ens hauríem equivocar menys. I perquè l'exigència és més consistent quan comença per un mateix.