

MALBARATAMENT VERGONYÓS

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia*, 22 de desembre de 2014)

Tot i que ja ho sabíem, és demolidor l'informe *Infraestructures aeroportuàries subvencionades per la UE: diners malbaratats*, del Tribunal de Comptes de la UE. Resum: la política aeroportuària d'Espanya s'ha convertit en cas singular de mala pràctica. Igual succeeix en ferrocarril amb l'AVE, usat internacionalment com a cas de mala pràctica.

Espanya té un empatx d'infraestructures perquè la política no és de mobilitat i productivitat (és a dir, de benestar social). És una política ideològica i burocràtica, controlada pels nuclis centrals del poder, amb la qual es compren suports territorials. Es sustenta en mantres com que cada província (unitat nuclear espanyola) ha de tenir tot tipus d'infraestructures, tant és el nivell esperat d'ús. Al cap, segons l'actual ministra de Foment, "l'AVE ens fa iguals als espanyols". ¿Què passa si ja hi ha aeroports en àrees de baixa demanda, i s'amplia la capacitat d'aquests aeroports, mentre en paral·lel augmenta l'oferta de ferrocarril o d'autopistes? És la política al crit de "¿Què no tenim?", en lloc del més civilitzat i productiu lema "¿Què necessitem?"

Per això, com mostra l'informe, si bé a tot arreu couen faves, a Espanya es couen plantacions senceres. A tot arreu es cometen errors de previsió o execució. Però el d'Espanya no és un error; és un model. Dit sigui de pas: s'obrirà aviat al trànsit comercial l'aeroport de la Seu d'Urgell sense una avaluació coneguda públicament dels resultats de Lleida-Alguairó ¿Es farà pública la seva compte d'explotació individual? És que els comptes dels d'AENA ja es tenen des de fa anys.

Acabem amb un punt poc comentat de l'informe. El seu annex llista els aeroports auditats que han rebut ajudes UE. Com aquestes es dirigeixen a zones perifèriques i/o pobres, són aeroports petits, entre els quals destaquen Heraklion (Grècia) i Nàpols (Itàlia), amb poc més de 5 milions de passatgers ¿Què fa aquí l'aeroport de la capital d'Espanya, únic gran (no hi ha mitjans) a la llista? L'auditoria deixa verda (o vermella, vaja) la recent expansió de Madrid-Barajas. Però, ¿quin creu el lector que és el mode 'on' entre consultors i alts directius públics radicats a Madrid? Doncs que l'important és la competència global de hubs; que cal deixar-se de foteses de gestió individual i eficiència, i cal potenciar el hub espanyol en aquest escenari, de manera que Madrid-Barajas ha rebut molt poca ajuda per a això. No és exageració ni acudit. No es deslliguin els cinturons; seguim en zona de turbulències.