

## EL MENYS COMÚ DELS SENTITS

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia*, 19 de maig de 2015)

En una de les classes que millor recordo, el professor ens va presentar diverses propostes econòmiques de 'sentit comú', i després les va desmuntar una a una. Lliçó: compte amb les justificacions per sentit comú, perquè aquest pot ser el menys comú dels sentits.

El 'sentit comú' és argument predilecte de polítics com el president del govern. I està sent argument estrella a la campanya municipal a Barcelona. Un exemple és l'afirmació que cal fer el tramvia per la Diagonal perquè "és de sentit comú acabar el que està començat" (sic). El realment pertinent és analitzar si aquesta és l'opció més adequada per satisfer les necessitats de mobilitat en tal àrea de la ciutat, ponderant avantatges i desavantatges del tramvia respecte a alternatives com l'autobús. La meva opinió és que l'autobús permet una oferta de serveis més eficaç i eficient que el tramvia, però el meu objectiu aquí no és aprofundir en tal assumpte.

El més preocupant de l'argument del sentit comú per "acabar el que es va començar" és que exclou la possibilitat que el que es va començar hagués estat un error de política pública, i que acabar-ho només empitjori les coses. Exemples: tanta línia d'AVE que ha d'acabar perquè està començada, encara que això perjudiqui el benestar social; o la carretera Benavente-Zamora que es converteix en autopista malgrat el seu escàs trànsit, perquè cal acabar la Ruta de la Plata. ¿S'imaginen acabar, només perquè estan començats, els blocs de pisos aturats per l'esclat de la bombolla immobiliària?

Un principi de bona política pública és considerar la possibilitat d'haver comès errors. Per això "cal acabar el començat" infringeix una norma de bon govern: avaluar el que s'ha fet, i analitzar si escau acabar-ho d'aquesta manera, deixar-ho inacabat, o adoptar alternatives més eficaces i eficients. És un principi que caldria aplicar no només al tramvia; també al tram central de la línia 9 del metro, en estat d'execució només incipient, i que faria molt poc més que captar tràfics que ja fan servir transport col·lectiu.

Arribats al metro, procedeix també dedicar una reflexió a l'extensió del servei a la Zona Franca. Per descomptat, és oportú valorar beneficis i costos de tal projecte, i de possibles alternatives que satisfacin la necessitat de mobilitat de la zona. Però proposar portar el metro a Zona Franca tan sols perquè els seus residents "no el tenen" emula un dels forats negres de la política d'infraestructures, i de la política pública en general, a Espanya: preocupar-se per 'el que no es té', en lloc de per 'el que es necessita'.

Podia pensar-se que els estralls de la crisi ajudarien a canviar aquests enfocaments associats al mal govern, com la justificació del 'sentit comú' o l'èmfasi en 'el que no es té'. Però potser estiguem desaprofitant l'oportunitat per reflexionar sobre què i com ha de fer el govern, per donar la millor resposta disponible a les necessitats i demandes que els ciutadans s'expressen en les eleccions, entre d'altres mecanismes participatius.