

EL MENOS COMÚN DE LOS SENTIDOS
Germà Bel
(Publicado en *La Vanguardia*, 19 de mayo de 2015)

En una de las clases que mejor recuerdo, el profesor nos presentó varias propuestas económicas de ‘sentido común’, y después las desmontó una a una. Lección: cuidado con las justificaciones por sentido común, porque éste puede ser el menos común de los sentidos.

El ‘sentido común’ es argumento predilecto de políticos como el presidente del gobierno. Y está siendo argumento estrella en la campaña municipal en Barcelona. Un ejemplo es la afirmación de que hay que hacer el tranvía por la Diagonal porque “es de sentido común acabar lo que está empezado” (sic). Lo realmente pertinente es analizar si esa es la opción más adecuada para satisfacer las necesidades de movilidad en tal área de la ciudad, ponderando ventajas y desventajas del tranvía respecto a alternativas como el autobús. Mi opinión es que el autobús permite una oferta de servicios más eficaz y eficiente que el tranvía, pero mi objetivo aquí no es profundizar en tal asunto.

Lo más preocupante del argumento del sentido común para “acabar lo que se comenzó” es que excluye la posibilidad de que lo que se comenzó hubiese sido un error de política pública, y que acabarlo sólo empeore las cosas. Ejemplos: tanta línea de AVE que ha que acabar porque está empezada, aunque esto dañe el bienestar social; o la carretera Benavente-Zamora que se convierte en autopista a pesar de su escaso tráfico, porque hay que acabar la Ruta de la Plata. ¿Se imaginan acabar, sólo porque están empezados, los bloques de pisos parados por el estallido de la burbuja inmobiliaria?

Un principio de buena política pública es considerar la posibilidad de haber cometido errores. Por eso “hay que acabar lo comenzado” infringe una norma de buen gobierno: evaluar lo hecho, y analizar si procede acabarlo de la misma forma, dejarlo inconcluso, o adoptar alternativas más eficaces y eficientes. Es un principio que habría que aplicar no sólo al tranvía; también al tramo central de la línea 9 del metro, en estado de ejecución sólo incipiente, y que haría muy poco más que captar tráfico que ya usan transporte colectivo.

Llegados al metro, procede también dedicar una reflexión a la extensión del servicio a la Zona Franca. Desde luego, es oportuno valorar beneficios y costes de tal proyecto, y de posibles alternativas que satisfagan la necesidad de movilidad de la zona. Pero proponer llevar el metro a Zona Franca tan sólo porque sus residentes ‘no lo tienen’ emula uno de los agujeros negros de la política de infraestructuras, y de la política pública en general, en España: preocuparse por ‘lo que no se tiene’, en lugar de por ‘lo que se necesita’.

Podía pensarse que los estragos de la crisis ayudarían a cambiar esos enfoques asociados al mal gobierno, como la justificación del ‘sentido común’ o el énfasis en ‘lo que no se tiene’. Pero quizás estemos desperdiciando la oportunidad para reflexionar sobre qué y cómo debe hacer el gobierno, para dar la mejor respuesta disponible a las necesidades y demandas que los ciudadanos expresan en las elecciones, entre otros mecanismos participativos.