

## IRRENUNCIABLE

Germà Bel

(publicat a *La Vanguardia*, 17 de gener de 2012)

El govern espanyol va anunciant els seus propòsits, i fa poc ho ha fet per les infraestructures. S'ha declarat irrenunciable l'extensió de l'AVE, i també el caràcter de xarxa dels aeroports d'AENA. Una aplicació tan selectiva de l'austeritat (incisiu Ramon Aymerich aquí el passat dissabte), provoca una sensació de *déjà vu*. Com si no fes falta canviar els models que han fet que Espanya tingui tantes infraestructures que no s'usen. Si de cas, una mica de contenció ara, que el finançament està difícil, i quan passi la crisi, a tornar-hi.

No ens ha de sorprendre. És pertinent que citi –per primera vegada, i sense propòsit de reincidir- el llibre *Espanya, capital París*, quan deia a 2010 “El desenvolupament de l'AVE i la seva extensió radial continuaran; responen a una lògica política fèrria i a una dinàmica política inevitable” (p. 205). Per ser clar, no em referia a que sigui impossible suspendre actuacions sense sentit financer, econòmic ni social. A setembre el govern català va suspendre les obres al tram central de la línia 9 del metro. I el govern portugués va redefinir el projecte de tren Lisboa-Badajoz, optant per una via única, per velocitat alta (menys de 250 km/h) i mixta passatgers/ mercaderies. Així la inversió li costarà un quart del que s'anava a gastar, i la infraestructura serà suficient per garantir el servei durant dècades, atesa la demanda esperada.

El problema a Espanya és diferent: els models d'infraestructura -com l'AVE- no responen a una lògica financera, econòmica ni social. S'han dissenyat per motius de construcció nacional, per “cosir Espanya amb cables d'acer”, com digué a 2008 una ministra de Foment, que així seguia el desig d'aquell president de govern que digué a 2000 que s'havia d'enllaçar totes les capitals de província amb Madrid amb Alta Velocitat. Són els generosos rendiments de la capitalitat de l'Estat, com diria l'Enric Juliana. Per això seguirà. Tot i que sigui un llast per l'economia i un passiu financer de gran magnitud pel futur, quan s'esvaeixi la màgia financera d'amortitzar inversions en progressió geomètrica del 3% anual, i amb una vida útil dels actius que s'estableix en el doble (¡el doble!) de temps que l'aplicat a França pel TGV. Ja saben: a més d'estalviar per complementar la pensió, també hem d'anar estalviant pel dèficit diferit causat per aquestes pràctiques.

Per això a Espanya es seguiran fent tantes infraestructures que no s'usen. Al ralenti ara, i amb més empena més endavant. Perquè lo important és que hi siguin, tot i que no s'usin. Mentre tan, es seguirà exigint comprensió i ajut als alemanys i altres, bocabadats amb tanta infraestructura inútil. Tot lo contrari d'una economia més productiva. Per mi, que la reacció nacionalista antialemanya que hi ha a Espanya és perquè allà, acostumats a que qui paga mana –en el marc d'unes regles respectades-, no entenen la regla més nostrada: qui mana fa el que vol.