

## IRRENUNCIABLE

Germà Bel

(publicado en *La Vanguardia*, 17 de enero de 2012)

El gobierno español va anunciando sus propósitos, y hace poco lo ha hecho con las infraestructuras. Ha declarado irrenunciable la extensión del AVE, así como el carácter de 'red' de los aeropuertos de AENA. Una aplicación tan selectiva de la austeridad (incisivo Ramon Aymerich aquí el pasado sábado), provoca una sensación de *déjà vu*. Como si no hiciera falta cambiar los modelos que han llevado a que España tenga tantas infraestructuras que no se usan. Si acaso, un poco de contención ahora, que la financiación está difícil, y cuando pase la crisis, de nuevo a ello.

No debería sorprendernos. Es pertinente que cite -por primera vez, y sin propósito de reincidir- el libro *España, capital París*, cuando decía en 2010 "El desarrollo del AVE y su extensión radial seguirán; responden a una lógica política férrea y a una dinámica política inevitable" (p. 197). No me refería a que sea imposible suspender actuaciones sin sentido financiero, económico ni social. Por ejemplo, en septiembre el gobierno catalán suspendió las obras en el tramo central de la línea 9 del metro. Y el gobierno portugués redefinió el proyecto de tren Lisboa-Badajoz, optando por una vía única, por velocidad alta (menos de 250 km/h) y mixta pasajeros / mercancías. Así la inversión le costará un cuarto de lo que iba a gastar, y la infraestructura garantiza el servicio durante décadas, dada la demanda esperada.

El problema en España es diferente: los modelos de infraestructura -como el AVE- no responden a una lógica financiera, económica ni social. Se han diseñado para la construcción nacional: para "coser España con cables de acero", como dijo en 2008 una ministra de Fomento, que seguía el deseo de un presidente de gobierno que dijo en 2000 que había que enlazar todas las capitales de provincia con Madrid con Alta Velocidad. Los generosos rendimientos de la capitalidad del Estado, que diría Enric Juliana. Por eso seguirá. Aunque suponga un lastre para la economía y un pasivo financiero de gran magnitud para el futuro, cuando se desvanezca la magia financiera de amortizar inversiones en progresión geométrica del 3% anual, y con una vida útil de los activos que se establece en el doble de tiempo que el aplicado en Francia para el TGV. Ya saben: además de ahorrar para complementar la pensión, también tenemos que ir ahorrando para el déficit diferido causado por estas prácticas.

Por eso en España se seguirán haciendo tantas infraestructuras que no se usan (y con imitación por gobiernos territoriales). Al ralenti ahora, y con más empuje más adelante. Porque lo importante es que estén, aunque no se usen. Mientras tanto, se seguirá exigiendo comprensión y ayuda a los alemanes y otros, boquiabiertos ante tanta infraestructura inútil. Todo lo contrario de una economía más productiva. Para mí, que la reacción nacionalista antialemana que hay en España es porque allí, acostumbrados a que quien paga manda-en el marco de unas reglas respetadas-, no entienden la regla más castiza: quien manda hace lo que quiere.