

EL FIN DE LA INOCENCIA

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 15 de agosto de 2010)

A finales de los 1980s la economía española crecía mucho, y las deficiencias en infraestructuras encorsetaban un cuerpo adolescente en desarrollo vigoroso. Las actuaciones culminadas entonces liberaron energías productivas. Creo que en ese momento se incrustó en la política y en la sociedad española una creencia religiosa en la bondad *per se* de la creación de infraestructuras. Tanta fe se puso en ello que se olvidaron dos preguntas cruciales: ¿qué hará la nueva infraestructura? y ¿cómo se pagará? Pero España ya es una economía madura con una dotación elevada de infraestructuras. Por supuesto, subsisten necesidades imperiosas: por ejemplo, el ferrocarril para mercancías y su conexión con los puertos. Pero son muchos más los ejemplos de actuaciones que aportarán muy poco a la productividad. Y que no sabemos cómo pagaremos; no sólo en la fase constructiva, sino también en la fase de servicio, en esos muchos años en que la infraestructura deberá ser mantenida aunque su nivel de servicio sea patéticamente bajo. La extensión del AVE es el paradigma de política que no se ha preguntado ¿qué hará? y ¿cómo se pagará?

Muchas reacciones al recorte del Ministerio de Fomento siguen instaladas en la edad de la inocencia: sobre todo, la especulación sobre cuántos puestos de trabajo se perderán por el recorte, sin considerar la muy superior destrucción de puestos de trabajo futuros que produce el malgasto en infraestructuras improductivas caras de hacer, y también de mantener. Se ha perdido una buena ocasión de evaluar los recortes del gobierno comparando el servicio futuro de lo que se suprime/retrasa y de lo que se mantiene. Por ejemplo, ¿por qué mantener la prioridad en llegar en AVE a la frontera francesa, cuando la alta velocidad no está esperando en Francia? Esto puede aplicarse región a región, y alcanza su máxima expresión con la tozudez en mantener la urgencia del AVE Madrid-Galicia. Su nivel de uso batirá records de mínimos... claro que el hecho de que el Ministro del ramo sea gallego confiere una dimensión ‘humana’ a la decisión. Tan o más absurda es la decisión “más difícil”, en palabras del Ministro Blanco: la confirmación del Ave Madrid-Santander por Palencia. No extraña que haya sido difícil: se derrocharán miles de millones de euros para comprar el gobierno regional de Cantabria (más bien, para mantener al PP fuera del mismo). Son las anchoas más caras de la Historia de España. Aunque, eso sí, sigue el mantra de la política española de infraestructuras, que los sucesivos gobiernos aplican sin distinción: todo atado con Madrid.

En todo caso, más allá del peso de las tendencias del pasado y de que el gobierno de España sea un obstáculo a las políticas adecuadas, está acabando la edad de la inocencia en la política de infraestructuras. Cada vez habrá de darse más importancia al ¿qué hará? y ¿cómo se pagará?....Al menos hasta que –pasado el susto- volvamos a las andadas. Al cabo, esta política en España lleva siglos siendo, antes que nada, ideológica.