

ARA TAMPOC?

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia*, 3 de juliol de 2011)

Espanya té una relació molt singular amb les infraestructures de transport. En 1795, en el seu *Informe sobre la Ley Agraria*, demanava Gaspar Melchor de Jovellanos "que no es gastin més en carreteres generals, sinó en camins locals i ... que els pocs diners disponibles es gastin amb criteri utilitari i no amb vista a l'ostentació". No en va, les grans carreteres radials executades per Carles III per connectar Madrid amb tota la península havien arruïnat a la Hisenda de la Corona, que finançava aquestes carreteres radials, però no la resta.

I va ser decisiu per a la ruïna de la Hisenda d'Isabel II el desenvolupament de la llei de ferrocarrils de 1855, que va imposar el disseny radial i el suport financer per a les grans línies troncal convergents a Madrid. La comissió especial designada per avaluar aquesta política declarava en la seva *Memoria* de 1867 que la inflació d'oferta creada per les subvencions públiques havia estat tal que la xarxa creada a Espanya estava molt per sobre del que corresponia a un país de la seva població, riquesa i activitat econòmica, i que era insostenible amb els recursos disponibles: "gairebé totes les línies fèrries han rebut subvenció ocasionat gravàmens al Tresor, que carreguen pesadament sobre el país, i ocasionant, malgrat tot, el deplorable estat financer en què les companyies es troben".

Ara, com presonera de la síndrome de Sísif, Espanya es troba una altra vegada en la seva cruïlla tradicional. El país amb més alta velocitat del Món (després de Xina), amb les més espectaculars catedrals aeroportuàries d'Occident, i amb una xarxa d'autopistes d'una densitat només superada per Portugal a Europa s'enfronta a la dura realitat: un ús extremadament baix d'aquesta oferta (¡l'oferta ja gairebé no crea demanda!) i creixents problemes financers per pagar una política que no ha pensat les infraestructures en termes de transport, és a dir de benestar dels ciutadans i productivitat econòmica. Per contra, s'ha seguit la tradició del seu ús com a instruments de construcció nacional i, a més, d'imatge de marca d'un país insegur de si mateix (ai, les aparences ...).

L'AVE és per dret propi el paradigma d'aquesta política: aquesta tossuderia tan castissa en mantenir els plans d'AVE de Madrid a tot arreu- al cost que sigui i encara que no hagi demanda-, i aquest envaniment que dóna classes de modernitat al món mundial ... que assisteix bocabadat al còctel espanyol d'AVE per a tots i retalls en sanitat i educació. Hora doncs de recuperar Jovellanos: "que els pocs diners disponibles es gastin amb criteri utilitari i no amb vista a l'ostentació". O ara tampoc?