

Blanco, al rescat de les infraestructures

Daniel Albalade

L'Econòmic amb Avui/El Punt – 09/07/2011

Hem sentit com el ministre Blanco ens sorprenia amb un reconeixement poc habitual. Les infraestructures a Espanya no són sostenibles amb el nivell d'impostos actual. La bona notícia és que per fi el govern sembla adonar-se de la magnitud del problema i de la bola de neu que ha alimentat al llarg dels darrers anys. La mala notícia és haver confirmat, potser massa tard, que l'extensió de l'alta velocitat i l'enorme esforç fiscal que hem fet s'ha fet sense cap consideració de rendibilitat social i de la seva sostenibilitat pressupostària. La sobreoferta d'infraestructures no només implica una oportunitat perduda per una assignació de recursos públics ineficient i irresponsable –de la qual també ha participat el ministre Blanco– sinó que a més suposa una hipoteca futura tant pel que fa al seu manteniment com per al pagament de cànon a empreses concessionàries gràcies a les quals hem pogut mantenir el nivell d'inversió previ a la crisi. Tot i això, encara tenim marge per limitar els danys de la irracionalitat. Hi ha algunes mesures que podrien prendre's quasi d'immediat: anul·lar tots els projectes d'alta velocitat a Espanya encara pendents i estendre la utilització de peatges a totes les autopistes.

L'alta velocitat ja ha donat els primers símptomes de fracàs a ulls de tothom. Després de les eleccions autonòmiques hem vist com una primera línia, la Toledo-Conca-Albacete, ha estat suprimida per una demanda ridícula de 9 passatgers. El cost de 18.000 euros diaris per portar aquests passatgers ens alerta del que passarà amb l'entrada de nous serveis. Cal recordar que la inversió en infraestructura no preveu recuperar-se a través de les tarifes i que els costos d'operació i manteniment amb prou feines es cobreixen en la línia Madrid-Barcelona. L'operació d'altres línies ja existents amb demanda molt inferior haurà d'ajustar-se amb baixes freqüències i ràtios d'ocupació més elevades. Les línies no construïdes haurien d'anul·lar-se amb urgència perquè el seu sosteniment només podrà fer-se mitjançant grans subsidis sense un impacte significatiu sobre el territori. En particular, el ministre Blanco podria aturar el seu pla de cooperació públicoprivada que preveu avançaments d'inversió per part de concessionaris privats a canvi de pagaments diferits a un tipus d'interès molt superior al del mercat i que començarem a pagar l'any 2014.

Per altra banda, l'Estat podria estalviar-se el manteniment de les autopistes lliures i eliminar, d'una vegada per totes, un model mixt de finançament d'infraestructures únic en el nostre entorn internacional i que afecta la competitivitat dels diferents territoris. El pagament per l'ús, a més, guanya terreny a la Unió Europea amb el reforçament de la directiva Eurovinyeta – que promou el pagament de vehicles pesants en vies de gran capacitat-, fet que podria aduir una certa responsabilitat externa sobre aquesta decisió, de ben segur impopular en els territoris habituats a la gratuïtat.

El problema és greu, però encara podem utilitzar el bisturí. Apujar els impostos per seguir amb la mateixa irracionalitat seria insistir en l'error.