**Infraestructures per a la cohesió**

**05/11/2011**

L’Econòmic(Avui/El Punt)

**Daniel Albalate**

La Comissió Europea ha aprovat finalment la inclusió del corredor mediterrani dins del mapa definitiu de projectes prioritaris. Aquesta és una bona notícia, ja que és millor aparèixer en el llistat que seguir-ne al marge. Tot i això, existeixen motius per a l'escepticisme. Primer, per les dificultats per a finançar les obres compromeses en una conjuntura d'extrema escassetat de recursos. Segon, la resolució de la Comissió no deixa de constituir un nou cafè per a tothom del qual el ministre Blanco n'ha fet gala com a impulsor de fins a 3 corredors que acontenta a quasi tothom. Finalment, ens queda encara molt per conèixer sobre el disseny i els condicionants associats al cofinançament europeu. Sobretot, ens falta saber quin serà el grau de discrecionalitat que tindrà el govern d'Espanya en l'assignació i distribució dels recursos.

Més enllà d'aquestes qüestions em crida l'atenció la defensa del cafè per a tothom com una política de cohesió. El mateix argument utilitzat per a justificar el cafè per a tothom amb l'AVE i amb els aeroports provincials. L'obsessió per garantir la igualtat d'accés a les infraestructures independentment de l'ús i de la rendibilitat social de la inversió és un error del qual Espanya no ha après. A més, aquesta obsessió es basa en un dogma de fe gens sustentat per la realitat. S'esperen millores en la cohesió i en el desenvolupament com si l'existència d'una infraestructura atragués sempre l'activitat econòmica. Però no sempre l'oferta genera demanda i, en cas de fer-ho, no sempre compensa la inversió.

No hi ha cap dubte que l'accessibilitat i el dret a la mobilitat és desitjable i ha de ser promogut per les administracions. Per això és indispensable definir correctament i amb transparència quina accessibilitat i mobilitat constitueixen una obligació de servei públic. Ha de ser una obligació de servei públic que cada província tingui un aeroport, un AVE i una autopista? Hem de garantir la possibilitat de moure's, però amb el mode de transport més adequat per les característiques dels territoris i de la seva demanda de mobilitat. Per això en zones remotes els aeroports poden ser considerats com a obligacions de servei públic, com els hospitals o les escoles. Però en altres zones ben connectades i amb possibilitats de mobilitat l'addició de nous modes de transport només pot justificar-se amb un estudi rigorós de la seva rendibilitat. Aquest exercici implica l'acceptació de la diversitat i la diferència. Per tant, només és possible si superem l'obsessió per l'equitat territorial. Espanya, en canvi, sembla seguir en el camí oposat a aquesta diversitat i racionalitat en el disseny de les inversions també en el cas dels corredors ferroviaris de mercaderies. Per això, aviat ens barallarem per la distribució dels recursos entre els 3 corredors. Una situació que lluny de cohesionar el país el separarà i enfrontarà territorialment una vegada més. És el que passa quan es fa política territorial i no de transport.