

## INFRAESTRUCTURES FANTASMA

DANIEL ALBALATE

L'ECONÒMIC (AVUI / EL PUNT)

02/10/2010

Els enyorats anys vigorosos de l'economia espanyola han propiciat l'aparició d'un nou tipus d'infraestructures: les infraestructures fantasma. Aquestes, cosines de les urbanitzacions fantasma que ofereix l'actual mercat immobiliari, són producte d'una ostentació i optimisme excessius, propis d'una època en què es creia en l'extinció dels cicles econòmics. En l'àmbit de les infraestructures, aquesta percepció es va traduir en l'elaboració de programes d'inversions desbordants que, d'altra banda, han sofert conductes oportunistes que tant inclouen els qui les oferien com els qui les exigien. Amb tot, l'enorme esforç inversor dels darrers anys s'ha traduït en la proliferació d'infraestructures amb un elevat excés de capacitat.

No cal dir que algunes d'aquestes infraestructures podran recuperar-se, com a mínim parcialment, amb una eventual recuperació de l'economia. Un bon exemple poden ser les terminals dels grans aeroports. En canvi, d'altres pateixen de la pitjor malaltia crònica que pot patir una infraestructura: l'absència d'una demanda que pugui justificar la seva existència i garantir el seu equilibri financer a llarg termini. Això és el que li pot passar a les cada vegada menys comprensibles inversions en alta velocitat o a aeroports com els de Ciudad Real i Lleida, financerament insostenibles i amb un impacte nul sobre el teixit econòmic de la seva regió.

El prestigiós diari *Le Monde* ridiculitzava no fa gaire la situació actual de l'aeroport de Ciudad Real, tot destacant la manca d'activitat i els elevats costos per als contribuents que el seu rescat –d'un projecte bàsicament privat– ens ocasionarà. Aquest exemple, com també la delicada situació de les concessionàries d'autopistes radials – ja saben, les que es van construir al costat d'altres autopistes lliures i que ara cal subvencionar per evitar la seva fallida– ens permet extreure'n una lliçó important.

L'autocrítica sobre l'excés de capacitat i sobre la manca de realisme en l'anàlisi de la rendibilitat de les inversions també l'ha de fer el sector privat.

Necessitem una dosi profunda d'autocrítica en la política pública d'infraestructures i en el paper del sector privat. Un exercici que es demostra encara absent mentre segueixi l'extensió de l'alta velocitat en rutes com l'Àvila-Segovia o la Madrid-Santander pel traçat més car dels possibles. I és que hem de retornar (si mai ho hem fet) a la utilització de mecanismes objectius i racionals per a la presa de decisions.

I necessitem que el sector privat actuï com s'espera, utilitzant els seus millors mecanismes i capacitats d'escrutini de projectes per disciplinar un sector públic que tendeix a la sobreoferta. Només així evitarem la proliferació d'infraestructures fantasma que puguin ser objecte d'una ridiculització tan sagnant com la soferta per l'aeroport de Ciudad Real. Potser per això la Generalitat de Catalunya continua tan activa omplint l'aeroport de Lleida encara que hagi de cosir a subvencions les aerolínies. No sigui que als periodistes de *Le Monde* se'ls acudeixi viatjar per ponent.