

Germà Bel (les Cases d'Alcanar, Montsià, 1963) és catedràtic d'economia aplicada de la UB. Acaba de publicar 'Espanya, capital París' (La Campana). Analitza per a EL TEMPS la política o, més ben dit, la no-política de transports espanyola. Un TGV i un aeroport a cada cantonada amb destinació a Madrid.

“La política d'infraestructures espanyola és nacionalisme en estat pur”

Té cap justificació econòmica una estació de TGV a Loja (Granada), una ciutat de 21.000 habitants, la construcció de la qual és pressupostada en 415 milions d'euros?

—No. La política d'infraestructures a Espanya no segueix cap lògica econòmica ni social.

—I doncs, quina mena de lògica segueix?, estrictament política?

—Es regeix per una lògica política i administrativa segons la qual, com que tothom és igual, hi ha d'haver les mateixes infraestructures a tot arreu, independentment de les necessitats d'activitat econòmica o demogràfiques que tingui un territori. La noció d'igualtat a Espanya es tradueix en el fet que tothom ha d'estar connectat de la mateixa manera per a arribar a Madrid. Per això hi ha un aeroport a cada província. I és un patró tan potent que fins i tot els governs regionals l'han adoptat i volen construir o construeixen encara més aeroports. A això hi hem d'afegir la creença —que només es troba a Espanya— que si en un territori tens un problema de població o de desenvolupament d'activitat econòmica, hi poses una gran infraestructura i es resoldrà. A partir d'aquí, ja és una decisió col·lectiva, de la societat, si hem de tenir aeroports i TGV a tot arreu. Hi ha estacions de TGV que només les fan servir deu persones el dia, i aeroports que no tenen vols.

—A la resta de països, sobretot de la UE i els Estats Units, les infraestructures responen a criteris econòmics i socials?



JORDI PLEY/ARXIU

—Sí, i tant. No conec cap altre país que llenci grans quantitats de diners en infraestructures que abans de construir-se ja se sap que produiran un forat de grans dimensions. Als Estats Units, per exemple, alguns estats han refusat la subvenció del 25% del cost de construcció de la gran velocitat que els oferia l'administració Obama. Saben que aquest tren serà infrautilitzat, de manera que aquests estats haurien d'assumir el 75% del cost més totes les pèrdues acumulades.

—**És difícil de pensar que un ciutadà decideixi de no tenir TGV o aeroport a la seva ciutat encara que**

no n'hi hagi demanda, i encara ho és més que un partit polític tingui la valentia de modificar aquesta política de cafè per a tothom aplicada a les infraestructures.

—Fa molt poc s'acaba d'allargar l'edat de jubilació, una mesura prou raonable en els temps que corren. El primer convençut de fer una política racional d'infraestructures ha de ser el govern espanyol, del color que sigui. No crec que el model espanyol d'infraestructures estigui en crisi, perquè encara que l'estat fes fallida, es mantindria la convicció que totes les capitals de província han d'estar connectades amb

Madrid, perquè la noció de nació és més potent que no pas la de benestar econòmic o d'economia productiva.

—**És una qüestió de nacionalisme espanyol, doncs?**

—De com Espanya es veu i s'entén a si mateixa, on la igualtat implica estar connectat amb Madrid. És un país premodern que només es preocupa d'aparentar. Hi ha un exemple clar: la prioritat d'Espanya a Brussel·les és el corredor central, no perquè passi per Aragó, sinó perquè passa per Madrid. No s'entén com a prioritat res que no passi per la capital espanyola. Tant se val que el corredor central no sigui exportador, és totalment secundari. Per això el corredor mediterrani i el corredor atlàntic no són ni seran cap prioritat. A Espanya, les infraestructures només es conceben per a la vertebració interna. Una idea molt respectable, però de país de segona en termes econòmics i de benestar. A Espanya, les infraestructures es pensen i s'executen per a mantenir la nació soldada. No és que sigui una decisió sense meditar.

—**Des de Madrid es lluita constantment contra les expressions nacionals que difereixen de la idea d'unitat d'Espanya. Per això aquesta política d'infraestructures és nacionalisme en estat pur.**

—Absolutament, nacionalisme en estat pur. De fet, Espanya és un país amb un grau de nacionalisme sense equivalent en l'Europa occidental. El PP és el partit de govern més nacionalista de l'Europa occidental, i no hi compto l'extrema dreta francesa, perquè no és un partit de govern.

—**Us referíeu abans a la política d'un aeroport a cada província, que s'ha contagiats als governs autonòmics. La decisió de la Generalitat de construir l'aeroport de Lleida-Alguaire respon també a aquest contagi?**

—Sí, és l'aplicació d'un mateix model però a petita escala. L'aeroport d'Alguaire s'entén en el context d'una política d'aeroports a Catalunya que intenta fer una petita AENA per a tenir sota control, centralitzats, els aeroports de Girona, Reus, Sabadell i a veure què cau de Barcelona. I en aquest context es fa l'aeroport lleidatà, igual que es planifica el de les terres de l'Ebre,



a Roquetes. Qui ha de respondre al perquè d'aquestes infraestructures és qui els va posar en la planificació de l'administració. Ara bé, té una lògica interna perquè, igual com a Espanya es creu que cada província mereix un aeroport, doncs aquí se'l mereix cada vegueria. I cada vegueria, també un tramvia, excepte al Pirineu, on les muntanyes impedeixen que hi circuli el tramvia.

—**L'aeroport d'Alguaire tampoc no té cap justificació econòmica o social?**

—No. Mercat no n'hi ha, i demanda tampoc. Però això no és una qüestió només de Lleida, sinó de tants i tants aeroports d'Espanya. La qüestió prèvia és si la societat ha de decidir si un aeroport és com un hospital o com una escola, que n'hi ha d'haver a tot arreu. És una decisió social, no política o econòmica. L'hospital i l'escola són serveis de primera necessitat, però un aeroport jo diria que no. Per a parlar de reequilibri territorial, que és l'argument que es dóna per a posar TGV i aeroports a tot arreu, s'ha d'haver llegit molt, i em temo que molts no ho han fet, perquè totes les infraestructures que promouen el desplaçament de passatgers en gran velocitat són contràries al reequilibri territorial; no és el cas de les de mercaderies. A qualsevol país, si algú vol tenir un aeroport en un lloc aïllat, se l'ha de pagar ell, sigui una administració o el sector privat, i aleshores les decisions es prenen per criteris de rendibilitat econòmica.

—**Malgrat que les capitals de província ja tenen un aeroport i tren convencional, el TGV es desplega fins al punt de col·locar estacions en poblacions de 300 habitants per a connectar-se amb Madrid. Continua essent reequilibri territorial?**

—L'aportació marginal que fan les noves infraestructures, excepte que resolguin problemes de congestió, produeix rendiments negatius. Arriba un moment que les necessitats de mobilitat són relativament satisfetes, tot i que hi pot haver algun desajust en un determinat servei, però ve un moment que tot allò que es faci comportarà grans pèrdues.

—**Si la regla de tres és tan clara, com és que cap governant no gosa posar-hi el fre?**

“Encara que l'estat fes fallida, es mantindria la convicció que totes les capitals de província han d'estar connectades amb Madrid”



JORDI PLANELL/ARXIU

—Perquè a Espanya mai no s'ha seguit una política de transport. Per tant, els polítics que executen no es plantejaven res en aquest sentit.

—**Però aquestes infraestructures costen diners, no tan sols per a construir-les, sinó per a suportar les pèrdues de la infrautilització. En el cas dels aeroports, la caixa única és allò que permet de mantenir viva aquesta política?**

—Exactament, perquè ajuda a tenir aeroports com el d'Albacete o Burgos, per posar un exemple, que es paguen amb els que tenen beneficis. I així va, perquè el 2009 AENA va tenir 460 milions d'euros de pèrdues. Però no és només que tinguis aeroports deficitaris, sinó que es prenen decisions totalment fora de lògica, com ara in-

versions mastodòntiques als principals aeroports. Una de les coses que permet de fer aquest sistema és una política de moltes petites despeses, entenen per petita despesa 50 milions d'euros. L'aeroport de Lleó és un cas com un cabàs: a l'octubre passat es va inaugurar una ampliació dissenyada per a un trànsit d'un milió de passatgers, encara que l'any passat només hi va haver 127.000 passatgers. I, a més a més, quan es va fer la inauguració, les autoritats assistents celebraven que a Lleó hi arribaria l'AVE d'aquí a dos anys.

—**La T4 de Barajas va costar més de 4.000 milions d'euros. Va ser un regal d'AENA i el Ministeri de Foment a Iberia.**

—Aquesta és la realitat, inversions brutals en aeroports deserts i una planificació de transports que portarà la gran velocitat al mateix lloc. S'ha demostrat que quan la gran velocitat arriba a la perifèria, la demanda de l'avió en aquell territori està condemnada.

—**Explicat així, sembla que ni fet expressament per a malbaratar diners públics.**

—Respon a uns patrons que no tenen res a veure amb la lògica econòmica o social que qualsevol país occidental aplica a la seva política de transports.

—**La sortida del TGV des de Barcelona cap a l'estat francès acumula anys de retard. No és important per a aquesta política de transports perquè no té com a destinació Madrid?**

—El TGV no és pensat per a dur passatgers a Europa. La cosa important és que les mercaderies puguin sortir a Europa, i això, precisament, no ho tenim. Si vols anar a París no hi aniràs amb TGV, agafaràs l'avió, que, cobrint costos d'aeroport, és més barat que no el tren i molt més ràpid. La gent, amb uns determinats estàndards de comoditat, vol viatjar barat i ràpid. No hi ha demanda perquè la gran velocitat ens porti a Europa i, en canvi, hi ha un col·lapse total en la sortida de mercaderies per carretera que no es resol. I potser no es resoldrà, perquè l'estat espanyol només ha declarat com a prioritari l'eix central, amb un trànsit potencial de mercaderies irrisori, davant la petició de Brussel·les.

Gemma Aguilera