

L'aposta per l'alta velocitat

Germà Bel

CATEDRÀTIC D'ECONOMIA APLICADA DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA

Malaltia "L'AVE es converteix en un càncer amb la política d'Aznar" **Síntomes** "La bonança econòmica de la dècada passada va retardar la detecció del problema" **Error** "L'alta velocitat exclusiva per a viatgers és un error per a tot Espanya"

"L'AVE és un càncer"

IGNASI PUJOL

BARCELONA. Germà Bel (les Cases d'Alcanar, 1963), catedràtic d'economia aplicada de la Universitat de Barcelona, s'ha convertit en una de les veus més autoritzades pel que fa a polítiques d'infraestructures. Tot i haver estat diputat del PSC al Congrés, o precisament per això, el seu discurs –elaborat des de la investigació acadèmica– resulta incòmode per a molts. L'autor d'*Espanya, capital París* (La Campana, 2010) parla de l'AVE com un "càncer".

Aquesta setmana, Renfe ha anunciat que eliminarà el servei d'AVE entre Toledo, Cuenca i Albacete perquè l'utilitzaven menys d'una desena de persones cada dia. Què vol dir?

Aquest cas és tan plàstic que fa saltar el xip a la gent. És la metastasi del càncer. L'AVE va començar amb mal peu als anys noranta, com si fos una persona que pren coses que no li fan bé. Es converteix en un càncer amb la política d'Aznar, que, en el seu discurs d'investidura del 25 d'abril del 2000, es va comprometre a connectar totes les capitals de província amb Madrid, gràcies a l'AVE, en menys de quatre hores. Això es concreta amb la planificació del ministre Álvarez-Cascos, i es ratifica i s'estén amb Magdalena Álvarez.

És un error de concepció, doncs? Aquest càncer no mostrava símptomes mentre no hi havia crisi econòmica. Ara estem davant de la metastasi. La bonança econòmica de la dècada passada va retardar la visió dels símptomes.

Fer l'AVE a Sevilla el 1992 va ser un error?

Quan es va decidir fer l'AVE a Sevilla es van prendre tres decisions: prioritzar la modernització de la connexió ferroviària de Madrid cap al sud, connectar amb l'ample de via internacional i tenir una alta velocitat exclusiva per a passatgers. Començar la modernització per Despeñaperros, la via amb més densitat de trànsit i amb més carencies d'infraestructures, era correcte; el que era incorrecte era fer-ho en alta velocitat exclusiva per a viatgers i en ample internacional de via. En ample internacional, el més normal era començar per la Jonquera. L'alta velocitat exclusiva per a viatgers és un error per a tot Espanya.



El catedràtic Germà Bel en un instant de l'entrevista, a Barcelona. PERE TORDERA



Xacra
"Espanya fa segles que està insegura de si mateixa i fa política de l'aparença"

Prioritats
"La política espanyola prioritza la construcció nacional a l'economia"

Per què, doncs, aquesta obsessió dels governs espanyols per l'AVE? Sempre ho fan els nous rics. Els països insegurs de si mateixos juguen el joc de les aparences. Fan polítiques de marca perquè no tenen cap marca consolidada. Aquesta és la política d'infraestructures d'Espanya. Té el gestor aeroportuari més gran del món, que és també el que registra més pèrdues. És el país del món amb més quilòmetres d'AVE tret de la Xina. I el segon amb més densitat d'autopistes d'Europa després de Portugal. Espanya fa molts segles que està insegura de si mateixa i fa política de l'aparença. És el que ja deia Gaspar Melchor de Jovellanos, el 1795, quan criticava les primeres carreteres reials de Carles III: "Luxe i ostentació".

No s'ha après de la història, veig. Per aquesta política de marca d'un país frustrat que es reconcilia amb si mateix i es mostra al món. La política d'infraestructures en els països que ens envolten és una política de transport, mira de servir les persones i connectar els sistemes productius. En canvi, a Espanya, des de fa tres segles, la política d'infraestructures és una política de construcció nacional. "Coseremos España con hilos de acero", va dir la ministra Magdalena Álvarez. És la mateixa nació que vol mostrar al món catedrals aeroportuàries i un territori asfaltat d'autopis-

tes, sense que importi gaire quanta gent les utilitza. I és un país que ha convertit en un sinònim d'igualtat la igualtat d'accés a la capital política. És una política ideològica i de construcció nacional, no de transports.

Quina ideologia?

És una política que en lloc de servir la gent i l'activitat econòmica serveix la ideologia i el nacionalisme espanyol. I dol que es digui això perquè figura que no hi ha nacionalisme espanyol.

La crisi no hauria estat una bona oportunitat per corregir aquesta política? En les retallades d'inversió s'han congelat els accessos al port de Barcelona, però s'han licitat 6.000 milions d'euros més d'AVE (a Galícia i a Extremadura).

Perquè l'accés al port serveix l'activitat productiva i l'AVE, la construcció nacional, i la prioritat és la construcció nacional. Les retallades són molt interessants perquè permeten veure quines són les prioritats del govern espanyol: mantenir l'AVE d'Olimpo a Orense i demorar *sine die* els accessos al port de Barcelona.

Mariano Rajoy canviarà de política si s'instal·la a la Moncloa?

Si el PP no canvia diametralment la seva política, això seguirà. I quan hi hagi més recursos pressupostaris,

s'accentuarà. El PP va ser el primer que va dissenyar l'AVE per a tothom.

És un contrasentit que, quasi 20 anys després de la primera connexió amb AVE a Espanya, encara no estiguem connectats amb França en alta velocitat?

L'AVE a Espanya no s'ha pensat per connectar amb Europa. El que hauríem de connectar amb Europa per ferrocarril són les mercaderies. Perquè la gent, en aquestes distàncies, hi connecta amb avió. Els francesos, que tenen molt poca demanda de passatgers entre Montpeller i Espanya, no li han donat cap mena de prioritat. Hi ha gent una mica paranoica que creu que això és per perjudicar Espanya. No, és perquè no hi ha demanda. I aquest és el criteri normal a Alemanya, al Regne Unit, als EUA i a Itàlia.

Vol dir que no hi ha mercat entre Espanya i París?

A França no es considera un enllaç comercial. És una distància molt llarga. Es necessita el doble d'hores de viatge i el preu de l'avió es triplica. Això, en el cas dels serveis sense parades. I no hi ha prou demanda per als serveis sense parades.

Ha fet bé Portugal de suspendre la connexió amb Madrid?

És obvi que han fet bé. És un país que ha estat rescatat. ■