

# Quan l'asfalt sepulta escoles



Una de les pistes auxiliars de l'aeroport de Castelló de la Plana, inaugurat el 25 de març passat.

**E**l maig del 2009, el secretari d'estat de Transport dels Estats Units, Ray LaHood, va visitar Espanya amb la intenció de conèixer la feina del ministeri que dirigeix José Blanco en aquesta matèria. El ministre de Foment el va complimentar amb una viatge a bord d'un TGV que feia el trajecte entre Madrid i Saragossa. A 300 quilòmetres per hora, el comboi esmerçà un hora i quinze minuts a unir Atocha amb l'estació aragonesa de Delicias, on Blanco mostrà a LaHood el centre de control de trànsit. El responsable de transports del govern Obama, segons que va relatar el ministre Blan-

co, va fer "comentaris elogiosos i molt positius" respecte al TGV. Després d'aquella visita tingué lloc una conferència de premsa on, segons que relata una persona que hi era present, un periodista va preguntar a LaHood per què els Estats Units no tenien més qui-

lòmetres de grans velocitat. LaHood va respondre: "Perquè els Estats Units no són tan rics com Espanya."

La resposta, tan lacònica com sorneguera, il·lustra molt bé quin és l'estat de la qüestió. L'estat espanyol ha passat de ser un territori deficitari en equi-



paments de transports, a conseqüència dels anys d'aïllament econòmic, a experimentar un *esclat infrastructural* aquestes dues últimes dècades difícilment equiparable al de qualsevol altre país europeu. Carreteres, terminals, túnels, andanes, autopistes, vies de ferrocarril... s'han obert camí i han transfigurat el paisatge amb l'objectiu declarat d'optimitzar la connectivitat dels territoris, millorar la mobilitat de persones i mercaderies i impulsar l'activitat econòmica. Els avanços, aconseguits en bona mesura gràcies a les injeccions de fons procedents de Brussel·les, són, ateses les xifres, ben

significatius. Segons dades de l'anuari de Foment del 2008, l'estat espanyol és el territori europeu amb més quilòmetres d'autovies i autopistes (13.507 quilòmetres) i, encara més, l'estat que disposa de més quilòmetres per habitant i automòbil. El 22% de les autovies i autopistes que hi ha a la Unió Europea de 27 membres corresponen a Espanya.

**A l'avantguarda, a qualsevol preu.** Però és a l'àmbit dels ferrocarrils que s'han aconseguit els resultats més espantosos. Espanya, això sí, continua tenint una xarxa ferroviària incompatible amb la de la resta d'Europa (amb una amplada de via diferent de la que hi ha al nord dels Pirineus) i infradotada per al transport de mercaderies, però no ha planyut ni un euro en TGV. Fins al punt que, d'ençà que entrà en funcionament la línia Madrid-València s'ha convertit en líder en gran velocitat. 21 ciutats són connectades amb Madrid per TGV, la qual cosa converteix l'estat espanyol, amb 2.230 quilòmetres de via, en el primer estat europeu en gran velocitat. Amb aquestes xifres, supera el Japó o França, que foren impulsores d'aquesta tecnologia, i queda només darrere de la Xina, un país que té una superfície 18 voltes més extensa que Espanya.

El ministre Blanco i José Luis Rodríguez Zapatero s'han vantat d'un mode de transport que situa Espanya a "l'avantguarda del món", per més que —com va etzibar LaHood— resulte car per a les arques públiques. El cas és que el TGV és un bon exemple de la fascinació que creen les infraestructures de transport entre l'opinió pública i entre els polítics de tots els signes polítics. Ara com ara, no hi ha responsable públic que no acarone, reivindique o es vante de l'arribada de la gran velocitat, la construcció d'un aeroport o l'enèsima ampliació del port. L'aeroport de Castelló, un projecte impulsat pel president de la Diputació de Castelló, en resulta paradigmàtic. Fabra no ha tingut cap mirament a dir el nom del porc als qui n'han entrebancat la construcció, i el dia de la inauguració va reivindicar la instal·lació com a cosa pròpia. "¿Os gusta el aeropuerto del abuelito?", va demanar als seus néts petits.

## Espanya, l'excepció planificadora

Analitzar, planificar i resoldre. Són tres de les normes que caldria aplicar a l'hora d'encarar problemes de mobilitat. El mal, expliquen els experts consultats per aquest reportatge, és que no s'apliquen o bé s'ignoren a consciència els criteris tècnics, i "les anàlisis de cost-benefici es fan amb una premissa prèvia: justificar la inversió", explica Matilde Mas, de l'Ivie. En general, tots els estudis que es presenten a l'opinió pública prèviament a la construcció de l'obra subestimen els costos, sobredimensionen els beneficis i ignoren l'impacte ambiental. "A Espanya, al contrari que a països com ara el Regne Unit o Alemanya, no es fan anàlisis serioses de cost-benefici abans d'emprendre un obra", apunta Ofelia Betancor, professora del departament d'anàlisi econòmica de la Universitat de Las Palmas de Gran Canària. I això passa malgrat que la metodologia per a fer aquestes avaluacions és plenament desenvolupada internacionalment, explica aquesta experta en gestió de transports, que critica que els polítics no atenguen els tècnics a l'hora de planificar noves instal·lacions. "A Suècia —explica— consideren la possibilitat d'introduir la gran velocitat, però abans de decidir-ho ho sotmeten a estudis molt seriosos. Aquí ni fan estudis ni la informació és pública. No hi ha planificació i no es prenen en consideració alternatives als problemes que es pretenen resoldre." El resultat és, segons que apunta el professor de la Universitat Politècnica de València, Joan Olmos, "un catàleg d'obres que no són justificades". "A Espanya —es lamenta— es fan plans d'infraestructures, però no plans de transports."

Tanmateix, Castelló no és l'única ciutat que ha caigut en aquesta febre pel transport aeri. De les cinquanta províncies que té l'estat espanyol, 48 tenen aeroport –3 no tenen trànsit comercial. Abans que la capital de la Plana, es deixaren abduir Albacete, Logronyo, Osca, Ciudad Real i Lleida. La multiplicació de les línies de baix cost i el motor turístic que havien constituït en uns altres indrets van empenyar moltes ciutats mitjanes i petites com aquestes a reclamar un aeròdrom propi. Es tractava de connectar-la amb el futur i la modernitat, col·locar la ciutat al mapa, tot replicant el model que funcionava a Bilbao, Alacant, Madrid o Sevilla, com si fer rendible un aeroport fora bufar i fer ampolles.

**Hipertròfia de ciment.** Però no ho és, en absolut. A tots els aeroports esmentats s'esmerçaren més de 50 milions d'euros procedents de les arques públiques –excepte al de Ciudad Real, que és privat– i cap no ha pogut enlairar-se (vegeu gràfic a les pàgines 24 i 25). El de Logronyo té un sol vol a Madrid; el de Ciudad Real ha presentat

## “Som els primers d'Europa en quilòmetres de carretera, però els últims en polítiques socials”, diu Olmos

suspensió de pagaments i al d'Osca la presència de passatgers és anecdòtica. Són instal·lacions petites, amb escassos vols i una capacitat d'atracció turística mínima. De moment, ni hi ha arribat l'allau de turistes que alguns pregonaven ni ha portat cap revolució econòmica i empresarial. Això és així, segons que explica Fernando Vera, director de l'Institut d'Investigacions Turístiques de la Universitat d'Alacant, perquè els gestors públics havien cregut que la creació de la infraestructura implicava indefectiblement l'arribada de visitants. “La millora de les infraestructures d'accés és una condició per al desenvolupament territorial i per a la

millora de la competitivitat d'una destinació turística –apunta Vera–. Això no obstant, la creació d'un aeroport no implica, i menys de manera lineal, que millore la captació de turisme internacional.” El resultat és una bona colla d'aeroports desèrtics i deficitaris.

Com s'ha arribat a aquest punt d'hipertròfia en matèria d'infraestructures? Qui n'és responsable? Paco Segura, coordinador de transports d'Ecologistes en Acció, ho atribueix a un doble factor. D'una banda, hi ha “un mite molt estès de fa dècades segons el qual Espanya té un greu dèficit històric d'infraestructures de transport en relació amb els països del nostre entorn”, que, de fet, no és justificat si tenim en compte les dades esmentades a l'inici del reportatge. “La població sembla haver interioritzat aquest missatge, que es dona per bo sense un qüestionament crític”, afirma. Hi ha un altre factor molt lligat a l'anterior: els polítics n'han fet bandera. “La demagògia política, la rendibilitat que obtenen els polítics en forma de vots i els grups econòmics més forts, en forma de sucultes contractes, ha fet que auto-vies, línies de gran velocitat ferroviària i aeroports es consideren com un dret irrenunciable de qualsevol ciutat per a no desaparèixer afonada en l'ostracisme i el subdesenvolupament.”

Però els experts tenen cada vegada menys clara la relació entre desenvolupament econòmic i infraestructures. Més infraestructures, afirmen, no sempre és millor. Ho deia ja el 1990 l'informe “Transport 2000”, promogut per la Comissió Europea, que mostrava que, una volta superat un cert llindar en la dotació d'infraestructures, la incorporació de noves dotacions no sempre genera riquesa, sinó que sovint augmenta molt les externalitats degudes al transport. Matilde Mas, membre de l'Institut Valencià d'Investigacions Econòmiques (Ivie), ho explica amb claredat: “El pla Redia [impulsat el 1967 per millorar els 12 itineraris amb més intensitat de trànsit] va tenir un impacte grandíssim, perquè significava dotar per primera volta una carretera amb bones prestacions, cosa que va tenir conseqüències sobre la productivitat. A partir d'ací, i arribats a un cert llindar, replicar una autopista, fer un altre aeroport... no té sentit econòmic.”

## El preu del cost-oportunitat

“Una travessia, un quilòmetre d'autovia, una escullera nova o l'ampliació d'un aeroport comporten ocupació, prosperitat i futur per a tots els espanyols.” Així parlava Francisco Camps fa només deu dies, a la inauguració de l'ampliació de l'aeroport de l'Altet. Certament, el discurs del president valencià podria atribuir-se a molts altres polítics, independentment del signe polític. D'acord amb el contingut dels discursos oficials, les infraestructures han deixat de ser primordialment facilitadores de la mobilitat de les persones per a esdevenir un fi en si mateixes. Les infraestructures, segons aquesta premissa, representen dinamisme econòmic, prosperitat i, sobretot, ocupació, molta ocupació. Els experts, però, es miren aquesta relació amb escepticisme. “Creure que la construcció d'infraestructures genera feina és erroni, perquè és una ocupació efímera –explica la investigadora de l'Ivie Matilde Mas–. Els llocs de feina existeixen només mentre la construeixes, però el cost de manteniment d'una infraestructura instal·lada amb un ús baix significa un problema en els comptes.” D'una altra banda, Ofelia Betancor apunta que en lloc de fiar el progrés social a la construcció d'infraestructures, s'haurien d'esmerçar recursos en àmbits que “tenen més rendibilitat per a la societat: millorar l'atenció sanitària, l'ensenyament... Els diners públics tenen un alt cost d'oportunitat. Res no és gratuït i menys quan es paga amb diners públics”. “Quan s'inverteix en infraestructures ha de ser per a resoldre dificultats de transport. Si inverteixes per a crear ocupació parlem d'una altra cosa. Si no, perdem la perspectiva.”



El TGV passa a la vora de l'aeroport de Ciudad Real, el primer aeroport privat de l'estat espanyol. Els gestors han demanat concurs de creditors.

**Un mite molt resistent.** Un altre estudi, en aquest cas del SACTRA (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) apunta en la mateixa línia. Segons aquesta entitat –dependent del departament de Transports del govern nord-americà–, que va analitzar l'evolució del transport i l'economia en països d'Europa occidental, els Estats Units, el Japó i Austràlia, no hi ha un benefici automàtic en l'economia o en l'ocupació per les noves infraestructures del transport, i alguns projectes resulten econòmicament perjudicials. A més, afegeix l'informe del SACTRA, fins i tot quan hi ha beneficis econòmics o creació neta d'ocupació, l'extrem més deprimat dels unitats per la infraestructura pot registrar pèrdues.

Així doncs, és convenient que totes les ciutats, siguin de mida petita, mitjana o gran, tinguin connexió amb la gran velocitat o disposen d'un aeroport? És justificat, des del punt de vista de la rendibilitat econòmica però també social, destinar-hi centenars de

milions d'euros? Per a Ofelia Betancor, professora d'anàlisi econòmica de la Universitat de Las Palmas de Gran Canaria, el problema és que la dotació de noves infraestructures acaba assumint-se com a única solució possible als problemes. “Les solucions –explica– no sempre consisteixen a construir infraestructures. Hi ha alternatives més simples. Per exemple, en el cas dels aeroports. Les terminals es congestionen en dies punta, però després hi ha dies vall. I amb l'argument que hi ha dies punta es justifiquen inversions milionàries, per bé que es podrien flexibilitzar les tarifes i proposar un descompte els dies vall. Ningú s'adona que potser hi ha un problema de gestió,” “Més infraestructures –afegeix Matilde Mas, molt crítica amb l'allau de dotacions dels últims anys– significa que les has de mantenir, i això és més costós i porta més endeutament. Les infraestructures no poden fer-se perquè sí. A Espanya s'han fet moltes barbaritats, infraestructures que no ser-

veixen de res on s'han soterrat molts diners. Només crec en infraestructures allà on siguin justificades econòmicament. Cal que la societat es demane quants diners ens costa que el polític es pose la medalla.”

Tot amb tot, el “mite de les infraestructures”, com l'anomena Joan Olmos, doctor enginyer de camins de la Universitat Politècnica de València, s'ha fet fort. “Es sobrevaloren els efectes benèfics de les infraestructures del transport com a generadores de desenvolupament. El mite és reforçat no solament per l'efecte immediat, per bé que passatger, de les inversions –consum de materials i maquinària, ocupació en construcció...–, sinó per la bona acollida de la premsa i l'opinió pública.” I remata: “Hi ha aspectes que no hauríem de passar per alt. Per exemple, que som els primers d'Europa en quilòmetres de carretera, però els últims en polítiques socials.”

*Violeta Tena*