***NEURE KABUZ***

*Por JON AZUA*

***Ante la tan esperada llegada del AVE a Francia…***

Con mayor expectación por la foto “intima” de Rajoy y Mas que por la inauguración de tan esperada infraestructura ferroviaria, se ha puesto en marcha, con 12 años de retraso respecto del plan inicial, la “*alta velocidad trans europe*a”, conectando Barcelona-Girona-Figueres accediendo, por fin, la alta velocidad a la frontera francesa. De esta forma, el originario propósito de la apuesta del estado español y Europa por favorecer las interconexiones transfronterizas a través de las modernas infraestructuras llega tras cerca de 40.000 millones de euros de inversión (sin contar otras “pequeñas inversiones complementarias como estaciones de ciudades y capitales”).

A la alegría un tanto amarga transmitida por el Presidente MAS al afirmar que *el proyecto permitía “coser” todas las capitales de Catalunya, abrir una relevante puerta a Europa, favorecer las exportaciones, reducir la congestión del transporte y el gasto energético del País, a la vez que “obliga” a profundizar en el desarrollo completo del eje mediterráneo y las infraestructuras complementarias de los puertos de Tarragona y Barcelona*, se unían dos mensajes adicionales de gran interés: 1***) ”Estas inversiones solamente se entienden cuando se realizan donde se espera un claro rendimiento económico y social” y 2) “El estado sigue siendo claramente deficitario en la atención de sus compromisos y responsabilidades de inversión pública en Catalunya”***. Por contra, el Presidente Rajoy aprovechaba para destacar que ***el proyecto no era otra cosa que “hacer País”****,*lo que en palabras del Príncipe Felipe de Borbón era una invitación a ***“unir fuerzas”*** tras el ***“claro*** ***modelo de modernidad y referencia internacional como escaparate de las firmas de ingeniería y construcción españolas, además de un claro acelerador de la cohesión social.”***

Todos estos mensajes así como la obra en sí misma no pueden sino llevarnos a recordar y destacar algunas consideraciones en relación con Euskadi, nuestro largo vía crucis particular con nuestra apuesta por la conectividad europea y la pertinencia o no de las ideas transmitidas en el acto de Catalunya.

Conviene recordar que ya en 1987 se firmó, entre los Gobiernos vasco y español y los partidos políticos gobernantes en ese momento en uno y otro sitio (PNV y PSOE), el compromiso para la construcción de la llamada ***“Y vasca”*** como primera y prioritaria conexión trans europea facilitadora de la conectividad del Estado con Francia-Europa. Dicho acuerdo contó con el respaldo europeo incorporando la solución estratégica Madrid-Gasteiz-Bilbao-Irún. Proyecto de vanguardia, determinante, además de la potencial e imprescindible extensión a lo largo de la cornisa cantábrica hasta Oporto y Lisboa en respuesta tanto a la cohesión territorial y social, la movilidad de las personas y mercancías, la integración de regiones periféricas al crecimiento, desarrollo y sueño europeo entonces concentrado en la “banana azul” excesivamente alejada de la esfera de crecimiento económico y prosperidad del otrora “Arco Atlántico”. Acuerdo con presupuestos comprometidos, recurso a los anticipos desde el Gobierno Vasco para financiar los proyectos de construcción (50/50) y el uso del sistema de Concierto Económico para su necesaria realización. De esta forma, ***pasábamos a ocupar la vanguardia de la “modernización en alta velocidad”, reducíamos nuestra marginalidad periférica y nos acercábamos más a la Europa del Mercado Interior en aquel momento en proceso, favorecíamos la recuperación económica en aquellos graves y penosos años, potenciaríamos la movilidad interna (también), el empleo y riqueza y contribuíamos a concebir una nueva “Euskal Hiria” o “Ciudad Vasca” con el consecuente cambio (sociológico, político, de empleabilidad y gobernanza) enriquecedor que la movilidad y proximidad conllevaba***. Sin embargo, la coartada violenta del terror aprovechándose-induciendo las banderas “ecologistas” no hizo sino añadir dificultades *bien utilizadas por quienes no solamente no pensaron en “hacer país” que diría Rajoy, sino en “hacer otro País” sin nosotros.* La alta velocidad cobró otras prioridades: Expo de Sevilla (una gran inversión de enorme valor social y económico para Andalucía), enormes despilfarros inconexos (Albacete-Toledo), tramos aislados con valor Inter City pero seguramente menos eficientes que con otros modos y sistemas de transporte (Galicia), trazados forzados como premio político-partidario (el apéndice Madrid-Valladolid para forzar otro recorrido y coste superfluo para llegar a la frontera a la vez que minimizaba el peso relativo del proyecto vasco)… Y así, de la vanguardia a la cola. HOY EUSKADI queda fuera. Son ya 20 las provincias y el 58% de la población del estado quienes cuentan con AVE, reconvirtiendo un proyecto estratégico en un tejido de infraestructuras de alto nivel con desigual servicio, dudosa prioridad y cuestionable rentabilidad social, económica y “articuladora del País al que se refería Rajoy”.

Entre tanto, nuestra “Y”, se abre camino no ya a “velocidad alta”, sino a “paso de burra” en una coyuntura, además, peligrosa. La actitud permanente y dominante del “recorte” encuentra un cómodo aliado en la paralización de los proyectos de inversión y, en especial, los de obra pública como si todo y todos lo que hubieran construido en el pasado hubieran contaminado de por vida toda potencial inversión. En la Euskadi de hoy, disponemos de proyectos constructivos de ejecución no solamente inmediata sino con capacidad de acelerarse con el consecuente impacto positivo en el empleo y en la preparación del País para la salida de la crisis y, además, la mayoría social, política y parlamentaria de este País ha apoyado y apoya este proyecto. A la vez, nuestra industria está altamente preparada para acometer este proyecto. Euskadi cuenta con uno de los más sólidos clusters naturales tanto de la construcción y desarrollo del transporte por ferrocarril como de la movilidad urbana, el desarrollo territorial, la ingeniería y el diseño asociable a las infraestructuras. Garantía de riqueza y empleo inmediatos. De igual forma, nuestras capitales necesitan la inversión transformadora de las estaciones previstas con el claro impacto en su desarrollo urbano. Se trata de un proyecto definido, con cara y ojos, financiable en los mercados y, por supuesto, a través del complementario ahorro personal y doméstico. Un poco de imaginación, una adecuada estrategia completa y sistémica, nos permitiría si no volver a la vanguardia inicial prevista, si a una posición favorable de salida.

Una vez más, debemos recordar que de la crisis no se sale por generación espontánea esperando que los “tractores y locomotoras exteriores” tiren de nosotros. Por mucho que tiren, si nos pillan sin las vías y los vagones adecuados, no pasaremos, en este caso, de la frontera.

Parafraseando, de forma correcta, a Rajoy, ***“nuestra Y vasca es hacer País”. Se trata de un proyecto real, realizable, necesario. Ni colaboremos con coartadas anti todo ni dejemos monumentos inacabados para gloria de los museos de las ruinas. Euskadi exige proyectos tractores. Aquí tenemos uno.***