

DELIRIOS DE ÉXITO  
Germà Bel  
(Publicado en *La Vanguardia*, 5 de abril de 2010)

Daniel Kahneman recibió el Nobel de Economía en 2002 por integrar la investigación psicológica en el análisis económico. En 2003 publicó (con Dan Lovalló) en *Harvard Business Review* “Delirios de éxito. Como el optimismo socava las decisiones de los ejecutivos”. La idea central es que las organizaciones tienden a fomentar el optimismo en su seno, lo que conduce a formular escenarios de negocio excesivamente optimistas. Por eso, sugieren que recurran a puntos de vista externos para formular sus escenarios de futuro. Esto viene a cuenta del debate sobre la reforma de la Diagonal y el tranvía, que precede a la consulta popular de mayo. El dilema propuesto parece ser ‘o tranvía o nada’, aunque este mismo consistorio ha mostrado que se pueden realizar buenas reformas urbanísticas sin implantar tranvía, como la de la avenida Roma.

Con todo, lo que parece espectacular es la ausencia de información pública sobre los resultados económicos del tranvía, más allá de la cifra de ingresos (0,46 € por pasajero en 2008). Eso sí, se nos ha informado de los pronósticos de futuro hechos por la empresa operadora, ciertamente espectaculares: un aumento del 60% del tráfico, y una reducción del coste operativo (sin contar costes financieros) a 0,80 € ... desde no se sabe bien donde, pues encontrar información sobre los costes reales que se están produciendo es misión imposible. Si tal información está disponible, desde luego no está muy a mano; no he sido capaz de encontrarla en las páginas web de la operadora o de las instituciones públicas relacionadas con el tranvía. Habría que hacer algo al respecto, pues ofrecer estos datos al público sería una gran contribución a un debate sano e informado.

Aunque no estamos del todo a ciegas. El Observatorio de la Movilidad Metropolitana (Ministerio de Fomento) publica cada año datos sobre transporte urbano. Gracias al último Observatorio publicado (2009, p. 55) sabemos que en 2007 el tranvía de Barcelona ingresó 9,14 millones, y tuvo unos costes operativos de 24,27 millones; los ingresos cubrieron el 38% de los costes operativos. El coste total (financieros incluidos) llegó a 51,01 millones, por lo que la subvención requerida fue de 41,88 millones, es decir el 173% (el 173%) de los costes de operación. En resumen, el tranvía ingresó 0,44 € y nos costó 2,45 € por pasajero. Es, de lejos, el peor de los modos de transporte en Barcelona desde el punto de vista financiero. Una gran sangría dado el servicio que presta.

Vista la realidad, no sorprendería que los escenarios de futuro dibujados por la operadora sufran de “delirios de éxito” à la Kahneman. Es lógico, pues la operadora es la principal beneficiaria de la extensión del tranvía. Pero sería conveniente que el consistorio recurra a puntos de vista externos para evitar que un exceso de optimismo socave sus decisiones. Claro que el asunto tiene otras vertientes: efecto medioambiental, impacto sobre la movilidad... tiempo habrá de regresar a ellas.