

JA TORNEM A SER RICS?

Germà Bel

(Publicat a *La Vanguardia*, 27 de Març de 2012)

L'ajuntament de Barcelona i la Generalitat han pactat reactivar la connexió del Trambaix i el Trambesòs, descartant la connexió per la Diagonal, i estudiant dues possibilitats alternatives entre Francesc Macià i Glòries. Aquesta notícia m'ha donat dues alegries. Una personal i directa: tots dos traçats proporcionen una oferta de transport de gran qualitat per al meu viatge diari fins al meu lloc de treball habitual. Una altra més col·lectiva i implícita: pot ser això assenyala que estan a punt d'acabar les dures restriccions pressupostàries que ens afligeixen. Només així es pot entendre que s'opti per emprar uns recursos, fins ara mateix tan escassos, en una obra que aporta tan poc a la mobilitat metropolitana, i que llegirà a les hisendes local i autonòmica una successió gairebé eterna de grans dèficits financers.

Pel que sembla, les autoritats consideren aquesta connexió una de les inversions amb major taxa de rendibilitat social entre les pendents a Catalunya. Si es guien per l'anàlisi cost benefici usat per a la consulta sobre el tramvia per la Diagonal el 2010, els suggereixo que facin el següent: recuperin a les desenes de milers d'usuaris diaris de cotxe que serien expulsats pel tramvia, que van quedar volatilitzats del anàlisi, i reintegrin-los a les vies adjacents a les del traçat del tramvia, amb les seves pèrdues de temps i les dels que ja circulen en aquestes vies, per l'augment de la congestió. La taxa de retorn social se'ls caurà als peus.

I què dir sobre el retorn econòmic-financer. Ja s'ha esmentat en altres ocasions que trobar informació local sobre els costos reals del tramvia és missió impossible. Però no estem del tot a cegues. Gràcies a l'últim Observatori de la Mobilitat Metropolitana del Ministeri de Foment publicat (2011, p. 59) sabem que el 2009 el tramvia de Barcelona va ingressar 11,43 milions, i va tenir uns costos operatius de 26,73 milions. Els ingressos van cobrir el 43% dels costos operatius. El cost total (financers inclosos) va arribar a 58,41 milions, de manera que la subvenció va ser de 46,98 milions, és a dir el 176% (és a dir, gairebé el doble) dels costos d'operació. En resum, el tramvia va ingressar 0,48 € i ens va costar 2,44 € per passatgr. Xifra força estable, per cert. És, de lluny, el pitjor dels modes de transport a Barcelona des del punt de vista financer. Tota una sagnia donat el servei que presta.

Un consell útil s'imposa. Elabori la Conselleria (la d'Economia) una anàlisi cost benefici robust del projecte. A més, encarregui una anàlisi extern a algun grup reconegut en la matèria, preferentment de fora de Catalunya, perquè no esperi futurs encàrrecs de consultoria en cas d'aprovació del projecte. I comparin el retorn social del projecte (positiu?) Amb inversions alternatives en salut o amb la recuperació de la sisena hora en educació primària. Serà una bona forma de saber si, després de tot, hem après alguna cosa.