

CANVI ABRUPTE EN INFRASTRUCTURES
Germà Bel
(Publicat en l'*Econòmic*, 10 de juliol de 2010)

En la dècada dels 2000 la inversió pública en infraestructures a Espanya i a Catalunya va assolir uns nivells sense precedents, amb un protagonisme especial dels aeroports i, sobretot, de l'alta velocitat ferroviària. L'AVE s'ha convertit en el prototip dels anys 'meravellosos' de l'economia espanyola, que van generar diverses bombolles, entre elles la de la inversió pública de rendibilitat econòmica i social més que dubtosa, mentre que es menystenien el ferrocarril de mercaderies i el de rodalies, els més beneficiosos sobre la productivitat i el benestar quotidià.

El començament dels 2000 va marcar l'expansió descabellada del AVE. En l'inici del seu segon mandat, el 25 d'abril de 2000, José María Aznar va plantejar com principal objectiu en infraestructures "una xarxa ferroviària d'alta velocitat que, en deu anys, situarà totes les capitals de província a menys de quatre hores del centre de la península". Aviat el temps es rebaixà a tres hores i mitja, i es va anar projectant una xarxa que hauria d'arribar a més de 10.000 km. a 2020. Ben aviat, quan entri en servei l'AVE Madrid-València, Espanya superarà en km. a Japó i França, pioners en alta velocitat. Ja serà la segona xarxa més llarga del Món, després de la de Xina.

¿Tenia algun sentit aquesta política? El corredor de trànsit més dens a Espanya, el Madrid-Barcelona, va transportar 5,3 milions de viatgers a 2009. Tanmateix, els estudis de la Comissió Europea indiquen que no es pot justificar una línia d'AVE per sota de 9 milions de passatgers per any (o un mínim de 6 milions, si els costos de construcció són molt petits i els estalvis de temps molt grans, que no és el cas). Per això, els càlculs fets per la línia Madrid-Barcelona indiquen que els bitllets pagats pels viatgers cobreixen només 1/3 del cost de la línia, i 2/3 parts són subvencionades pel pressupost públic. I aquesta és la línia més densa a Espanya. Però, incomparable amb altres com la París-Lyon, que usen més de 25 milions de passatgers per any. Cada nou tram d'AVE obert a Espanya només empitjora les coses, doncs cauen les densitats de trànsit. Una comparació rellevant: a 2008 l'AVE a França va transportar 113 milions de passatgers (a preus més alts que els d'aquí). En canvi, a 2009 a Espanya es van transportar només 11,5 milions...i d'aquí poc tindrem la xarxa més llarga.

Tot un despropòsit econòmic, que no es compensa amb altres pretesos efectes, com l'equilibri territorial o la millora ambiental. Pel que fa al impacte territorial, el que fa realment l'AVE és xuclar l'activitat econòmica de les ciutats mitjanes i sobretot petites en benefici dels nusos principals de la xarxa; a Espanya, Madrid. Quan l'impacte mediambiental, l'AVE en servei ofereix una molt lleugera reducció de les emissions de CO₂, obtinguda a un gran cost econòmic. Tanmateix, si es consideren els impactes ambientals causats per la construcció de la línia, es pot tardar fins 33 (trenta tres) anys de servei del AVE només per compensar les emissions de la fase constructiva.

Les crisis ofereixen oportunitats. El descomunal esforç inversor exigint per l'AVE, i la terrorífica perspectiva dels dèficits futurs causats pel manteniment i l'operació de la xarxa estan provocant un canvi abrupte de percepcions socials sobre aquesta opció de transport. La solució òptima és aturar totalment els projectes en marxa (amb la única excepció del Madrid-València, doncs ja és ben be acabat) i redissenyar la política

ferroviària. Pot ser no s'arribi a tan, però hi haurà una frenada en l'execució d'alguns dels projectes del govern. Tan de bo.

Clar que, de cara al futur, no sabem si això implicarà una reconsideració a fons de l'opció del AVE, o simplement un retard fins que tornin 'els bons temps'. No s'ha d'oblidar que la xarxa del AVE a Espanya no forma part d'una política de transport, sinó d'una política ideològica al servei de fer una Espanya com França, amb un Madrid com París. I aquest projecte polític ve de lluny, i ha agarrat una renovada força.