**TMB i la reforma possible**

25/02/12 02:00 - PROFESSOR DE POLÍTICA ECONÒMICA DE LA UB - DANIEL ALBALATE

La vaga anunciada pels treballadors de TMB ha aixecat molta polseguera, especialment per la seva coincidència amb el congrés mundial de mòbils i per unes condicions laborals favorables que malgrat els esforços dels sindicats per amagar-les -escudant-se amb els excessos dels directius- han anat aflorant. No és la meva voluntat en aprofundir la irresponsabilitat i el cost social d'aquestes actituds corporatives. M'interessa més discutir la reforma possible i necessària del mercat de transport públic urbà de Barcelona. Perquè alguna cosa sí que podem fer per superar l'actual debilitat institucional.

En l'actualitat Barcelona té un model mixt i força excepcional en què les rutes centrals o estrictament locals depenen d'un monopoli públic (TMB), mentre que moltes de les rutes interurbanes i nocturnes, com també les de la resta de municipis de l'Àrea Metropolitana, depenen d'empreses privades sota el marc regulador de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT). Aquesta entitat regula el mercat i organitza les subhastes competitives entre empreses interessades i en controla el servei, la qualitat i l'eficiència. Tanmateix, té un paper residual respecte al que pot fer en les rutes i en la gestió de TMB. La literatura econòmica no és concloent en la superioritat pública o privada en serveis locals. Tanmateix, sí que mostra dos resultats molt oportuns. En primer lloc, si en algun servei local hi ha un guany d'eficiència relacionada amb la gestió del personal i en la reducció de la conflictivitat, és precisament en el dels autobusos. Efectivament això s'explica en part perquè els sous i la protecció laboral en els segments privats són més baixos, però potser ens hauríem de preguntar sobre la proporcionalitat dels sous actuals a TMB i la seva comparació amb professions de més valor afegit i qualificació. El segon resultat és que, independentment de la propietat, és la introducció de competència la que promou millores d'eficiència i qualitat.

Barcelona té experiència en la gestió d'un mercat liberalitzat d'autobusos, empreses operadores amb la capacitat i experiència necessàries, i un regulador preparat per gestionar el conjunt del mercat. Amb tots els instruments necessaris, per què no es pot liberalitzar gradualment el segment que encara es troba en mans d'un monopoli? Aquesta política de liberalització no implica la privatització de TMB, sinó la introducció de competència en les rutes on fins ara no ha estat possible disputar-li el servei. TMB podria presentar-se als concursos competitius en igualtat de condicions. És l'amenaça periòdica la que disciplina el monopoli i els seus sindicats. Aquest tipus de liberalització va seguir-se a Londres a la meitat dels vuitanta i no es coneixen problemes de qualitat i eficiència –de fet, van augmentar-, com tampoc no es noten diferències en la resta de rutes amb operadors privats de l'Àrea Metropolitana.

Podem acceptar les coaccions i posar en risc periòdicament els esdeveniments que contribueixen a la nostra castigada economia. Però també podem triar el camí de la reforma possible. Només cal la convicció necessària. Els instruments ja els tenim.