

BO, BONIC I CAR, MOLT CAR

Germà Bel i Queralt

Catedràtic d'Economia. Universitat de Barcelona

L'AVE ja ha arribat a Tarragona, complint la previsió feta pel Govern central. No està gens malament: l'anterior fase de l'arribada de l'AVE a Catalunya, fins a Lleida, va entrar en servei tard i malament, en una de les mostres més clares d'incompetència del Govern del PP.

L'AVE és molt ràpid, i això és bo per als seus usuaris. El viatge Tarragona-Madrid es redueix en 75 minuts, un estalvi de temps impressionant. Això farà que molt poca gent es desplaci a l'aeroport del Prat per volar cap al centre de la península. En distàncies del tipus Madrid-Tarragona la superioritat de l'AVE sobre l'avió és manifesta. De fet, l'efecte de l'AVE sobre l'avió ja mostra uns precedents clars: després de l'entrada en servei de l'AVE Madrid-Saragossa-Lleida es va produir una reducció dràstica de vols Saragossa-Madrid, i es va eliminar l'únic vol Saragossa-Barcelona. L'expansió de l'AVE per tota la península suposarà un cop dur als aeroports de dimensions petites amb una oferta de vols basada en el trànsit amb Madrid.

Això mostra que els impactes econòmics de l'AVE poden ser grans. Però que algunes expectatives exagerades no s'han complert. Per exemple, el Pirineu de Lleida no s'ha convertit en la platja d'hivern de Madrid. Els efectes reals de les infraestructures no són màgics. Una infraestructura pot generar una mica de moviment addicional per si mateixa. Però els efectes que genera són forts quan es resolen o quan es preveuen colls d'ampolles que ja han degradat el servei. ¿És aquest el cas de l'AVE? No. El seu trajecte principal, Madrid-Barcelona, està molt ben servit, sobretot amb l'oferta aèria després de l'augment del servei derivat de les noves terminals dels aeroports de Barajas i el Prat. En aquest sentit, l'AVE no resoldrà cap coll d'ampolla d'alta intensitat.

L'AVE tindrà alguns efectes molt singulars, sobretot en canvis de residència. Però aquest impacte –que pot ser rellevant a prop de l'estació de Tarragona–, ho serà molt menys en ciutats grans. En termes afegits, l'efecte serà irrellevant. Al cap i a la fi,

l'arribada de l'AVE ara no suposarà el mateix que l'arribada del tren la segona meitat del segle XIX, malgrat que a vegades sembla que ho hagués de ser, donades les expectatives generades.

¿Per què és tan competitiu l'AVE? Primer, perquè a més de bo (ràpid) és bonic (pràctic i còmode). Sol deixar als centres urbans mateix (cosa que no passa en el cas del Camp de Tarragona), i permet treballar o relacionar-se amb més comoditat que l'avió. Segon, perquè el preu està molt subvencionat. Gran part del cost de la infraestructura es paga amb fons públics i no es recupera amb el bitllet. És lògic (encara que no necessàriament bo): si els preus de l'AVE reflectissin el seu cost real, no podria competir amb l'avió. De fet, la inversió no s'hauria fet. O, més ben dit, no s'hauria fet aquest tipus d'inversió.

Un costum sensat és pensar quant costa una cosa, i quines altres coses alternatives es podrien fer amb aquests recursos, sobretot en casos com el de l'AVE, que es paga en bona part amb fons públics. No fa falta donar-hi gaires voltes: la inversió a l'AVE és la menys productiva entre les inversions ferroviàries. Al cap i a la fi, s'utilitza un volum ingent de recursos públics perquè alguns milers de persones cada dia tinguin estalvis de temps que només són rellevants al comparar-los amb el pèssim servei que han arribat a tenir vies molt degradades, com la Saragossa-Barcelona.

Però els estalvis de temps també haurien estat molt importants amb una modernització adequada de la via convencional, i amb una despesa molt inferior. Els recursos estalviats es podrien haver dedicat a inversions més productives, com ara evitar el col·lapse del ferrocarril de rodalies, en què centenars de milers d'usuaris perden molt de temps (jcada dia!). O com la modernització del transport de mercaderies per ferrocarril, per exemple invertint en les imprescindibles connexions amb les zones portuàries. Per cert, rodalies i mercaderies són els serveis ferroviaris més productius i que més contribueixen

a la sostenibilitat. A més a més, des del punt de vista de l'impacte social i territorial, res millor que invertir en les xarxes i els serveis regionals, que són les que millor articulen el territori.

En resum, aquests dies són apropiats per felicitar a tots els lectors el nou any, i també per felicitar –encara que siguin molt pocs– els usuaris de l'AVE per l'arribada del servei a Tarragona (i a Barcelona, abans de finals del 2007). Potser llavors ja es pugui invertir en infraestructures i serveis que afecten moltíssims més usuaris i que tenen molt més efecte sobre la productivitat (a rodalies i mercaderies) i sobre la cohesió territorial (regionals).

És clar que queda penjat un petit cascavell que algú hauria de posar-li al gat: el pla d'expansió de l'AVE per Espanya és immens, no és comparable amb cap al món. De fet, es preveu dedicar a l'AVE gairebé 3 de cada 4 euros invertits en el ferrocarril fins al 2020. Això significa gairebé 1 de cada 3 euros de la inversió total en infraestructures de transport. Probablement, el 2020 gairebé tots els espanyols podran viatjar molt ràpid al centre de la península. Però, ¿s'hauran resolt adequadament els problemes més importants i urgents del transport terrestre?

Article publicat al diari El Periódico el 9 de gener de 2007