

Canvi abrupte en infraestructures

GERMÀ

BEL

Catedràtic del departament de
Política Econòmica de la UB

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* del l'economia espanyola, que van generar diverses bombolles, entre les quals 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 desgavellada de l'AVE. En l'inici del seu segon mandat, el 25 d'abril del 2000, José María Aznar va plantejar com a 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 projec-

tant una xarxa que hauria d'arribar a més de 10.000 km el 2020. Ben aviat, quan entri en servei l'AVE Madrid-València, Espanya superarà en quilòmetres el Japó i França, pioners en alta velocitat. Ja serà la segona xarxa més llarga del món, després de la de la Xina.

Tenia algun sentit aquesta política? El corredor de trànsit més densa a Espanya, el Madrid-Barcelona, va transportar 5,3 milions de viatgers el 2009. Tanmateix, els estudis de la Comissió Europea indiquen que no es pot justificar una línia de TGV 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 a 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-Lió, 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: el 2008 el TGV a França va transportar 113 milions de passatgers (a preus més alts que els d'aquí). En canvi, el 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 a l'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. Quant a l'impacte mediambiental, l'AVE en servei ofereix una molt lleugera reducció de les emissions de CO₂, obten-

guda a un gran cost econòmic. Tanmateix, si es consideren els impactes ambientals causats per la construcció de la línia, es pot tardar fins a 33 (trenta-tres) anys de servei de l'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 déficits 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 l'única excepció del Madrid-València, doncs ja és ben bé acabat) i redissenyar la política ferroviària. Potser no s'arribi a tant, però hi haurà una frenada en l'execució d'alguns dels projectes del govern. Tant de bo.

És clar que, de cara al futur, no sabem si això implicarà una reconsideració a fons de l'opció de l'AVE, o simplement un retard fins que tornin *els bons temps*. No s'ha d'oblidar que la xarxa de l'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.

El 2008 el TGV a França va transportar 113 milions de passatgers (a preus més alts que aquí). En canvi, el 2009 a Espanya se'n van transportar només 11,5 milions

Els càlculs fets en la línia de l'AVE

Madrid-Barcelona

indiquen que els bitllets

pagats pels viatgers només

cobreixen 1/3 part, la resta

serà subvenció pública

ENQUESTA DE LECONOMIC.CAT

SÍ A LES REBAIXES PERÒ AMB LA CARTERA MIG BUIDA

Aquesta setmana hem preguntat

Aniràs de rebaixes?

I la setmana vinent

Troba bé que les caixes entrin en un procés de bancarització?

Ja pot respondre a
www.leconomic.cat/enquesta

ES DIU, ES COMENTA

LA TAXA TURÍSTICA DESAGRADA AL SECTOR



“Estic en contra de la pujada d'impostos, i més quan no més serveixen per penalitzar una activitat econòmica. Volem promoure el turisme de debò, o penalitzar-lo?”

AMANCIO LÓPEZ
PRESIDENT D'HOTUSA

“L'impost sobre el turista s'està estudiant, però caldria elevar la qüestió a altres òrgans perquè, si no és així, no tindria sentit. La decisió no es pot prendre de manera unilateral”

JORDI HEREU
ALCALDE DE BARCELONA

“Aquest impost és un acte temerari, que posa en perill un dels sectors econòmics encara sans, malgrat la crisi. És perillós pensar que el client està disposat a aguantar-ho tot”

JORDI CLOS
PRESIDENT DEL GREMI D'HOTELS DE BARCELONA

“Ho hem dit de totes les maneres possibles. És un error plantejar una pujada d'impostos en un moment com aquest, de gran recessió, perquè pot fer retreure el consum encara més”

JOAN MOLAS
PRESIDENT DE LA CONFEDERACIÓ ESPANYOLA D'HOTELS