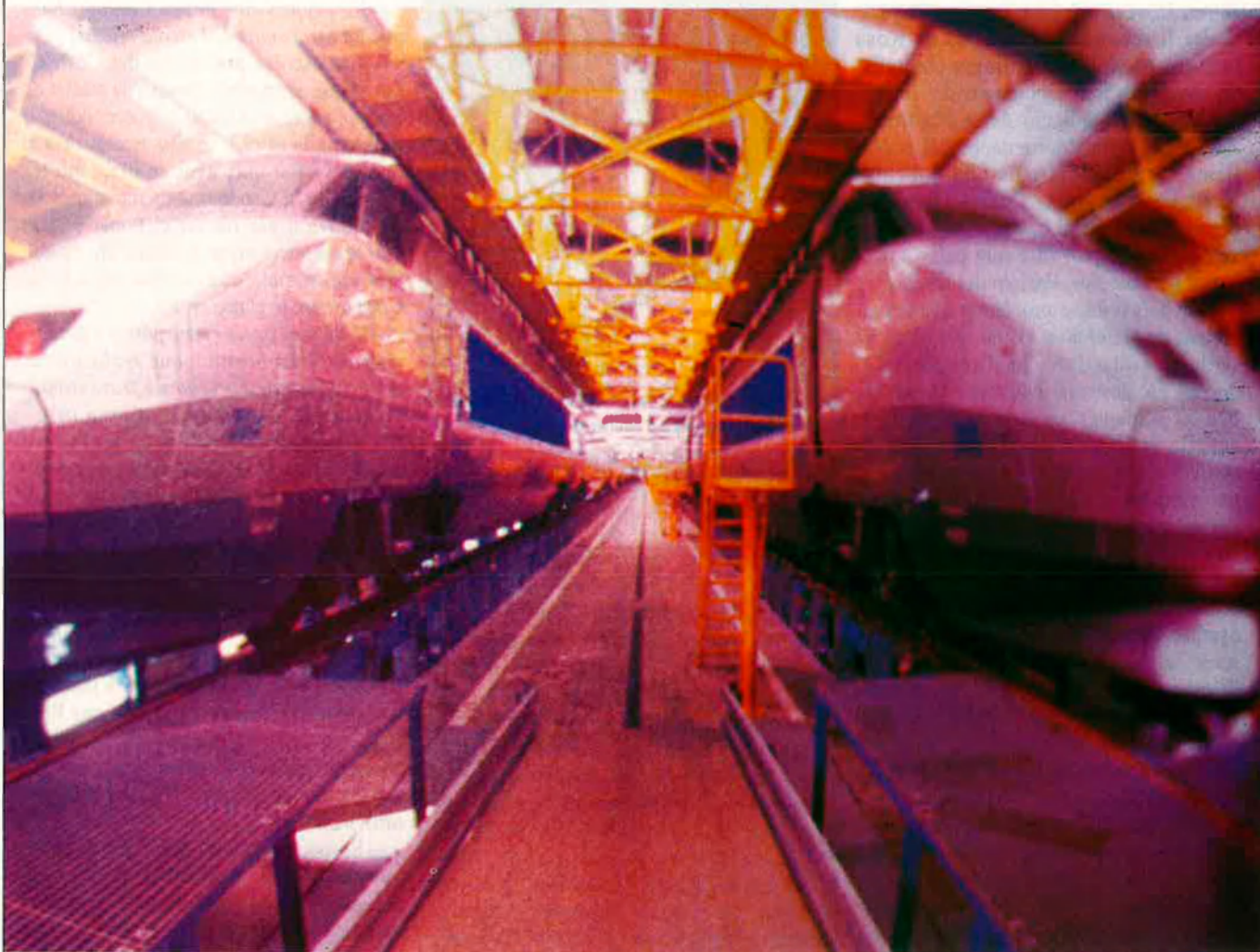


La viabilitat econòmica del projecte, en polèmica

Els comptes del TGV

La rendibilitat del traçat Barcelona-La Jonquera del TGV s'ha qüestionat i ha estat objecte de discussió. Però un estudi de viabilitat econòmica fet pel govern català, al qual ha tingut accés EL TEMPS, desmenteix els dubtes. ¿Interès estatal versus interès europeu?



La taxa interna de rendibilitat (TIR) de la connexió europea del TGV ha estat calculada en un 9%.

ARXIU

Felipe González obrí la polèmica del TGV durant el debat de política general al Congrés dels Diputats, celebrat poc després d'haver inclòs tres catalans al seu govern. Per al president del govern espanyol "la intenció de fer el tren de gran velocitat des de Barcelona fins a la frontera em sembla que no es justifica des del punt de vista econòmic, podria

ser un esforç que fos econòmicament desastrós". Aquestes afirmacions van ser fetes un mes i mig després que la Generalitat presentés al llavors ministre de transports José Barrionuevo el projecte de la línia d'alta velocitat, que incloïa un estudi de viabilitat econòmica i rebés el seu vist-i-plau.

La reacció de la classe política catalana ha estat immediata, escalonada tem-

poralment però unànim. Els primers a manifestar el seu desacord van ser el president de la Generalitat Jordi Pujol, que titllà les declaracions de González de "polítiques i sense fonament econòmic", i l'alcalde de Barcelona Pasqual Maragall, que replicà González definint el TGV com a "gran projecte i necessari per a Barcelona". El consens institucional s'ha traslladat als partits polítics,

El TGV número a número**Ingressos anuals previstos línia Barcelona-La Jonquera**

| Any | Ingressos de viatgers (En mil.lions de ptes.) | Ingressos totals (1) |
|------|---|----------------------|
| 1995 | 7.429 | 9.263 |
| 1996 | 8.474 | 10.523 |
| 1997 | 9.006 | 11.172 |
| 1998 | 10.051 | 12.324 |
| 1999 | 10.538 | 12.973 |
| 2000 | 11.115 | 13.622 |
| 2001 | 11.666 | 14.271 |
| 2002 | 12.236 | 14.958 |
| 2003 | 12.863 | 15.645 |
| 2004 | 13.509 | 16.369 |
| 2005 | 13.851 | 16.771 |
| 2006 | 14.174 | 17.173 |
| 2007 | 14.554 | 17.631 |
| 2008 | 14.896 | 18.052 |
| 2009 | 15.276 | 18.511 |
| 2010 | 15.656 | 18.970 |
| : | : | : |
| 2016 | 18.145 | 21.992 |

1) Inclou viatgers, mercaderies i auto-expres. Condicions econòmiques 1989.

Previsió dels costos d'explo-tació línia Barcelona-La Jonquera

| Any | Costos d'Explotació (En milions de ptes.) |
|------|---|
| 1995 | 1.501 |
| 1996 | 1.710 |
| 1997 | 1.805 |
| 1998 | 1.995 |
| 1999 | 2.071 |
| 2000 | 2.083 |
| 2001 | 2.094 |
| 2002 | 2.106 |
| 2003 | 2.117 |
| 2004 | 2.129 |
| 2005 | 2.140 |
| 2006 | 2.152 |
| 2007 | 2.164 |
| 2008 | 2.175 |
| 2009 | 2.187 |
| 2010 | 2.199 |
| : | : |
| 2016 | 2.272 |



ARXIU

Inversió Inicial prevista al tram Barcelona-La Jonquera (En milions de ptes)

| | |
|----------------------|--------|
| Infraestructura..... | 81.391 |
| Superestructura..... | 30.684 |
| Terminals..... | 13.628 |
| Material..... | 20.000 |

Total.....145.703**Taxa Interna de Rendibilitat (TIR).....9%****Inversió Inicial prevista al tram Madrid- Sevilla (2) (En milions de ptes.)**

| | |
|---|----------------|
| Infraestructura, superestructura i terminals..... | 250.000 |
| Material..... | 95.000 |
| Total..... | 345.000 |

(2) Dades facilitades per Renfe de Madrid. Malgrat haver-ho demanat, no han estat facilitades dades de rendibilitat econòmica. **P.M.**

inclòs el PSC, tot i que amb matisos. Els socialistes catalans han expressat la necessitat de construir el tram català i s'han compromès a fer "gestions polítiques" davant el govern estatal, però han eludit en tot moment la crítica frontal a les declaracions de González i han optat per qüestionar la rigorositat de l'estudi econòmic presentat pel govern català.

La polèmica s'ha centrat, doncs, en la rendibilitat del traçat Barcelona-La Jonquera. El projecte de l'administració catalana, impulsat i dirigit pel president de Ferrocarrils de la Generalitat Albert Vilalta, conté un estudi de viabilitat econòmica que exposa aquesta rendibilitat. Segons aquest estudi (vegeu quadre adjunt), l'enllaç del TGV requereix una inversió inicial de 125 mil mil.lions, a la qual s'hi han d'afegir 20 mil més de material. Un total de 145 mil mil.lions que no arriben ni a la meitat de la inversió inicial prevista per al traçat Madrid-Sevilla, que té un cost de 345 mil mil.lions, segons han informat a aquesta revista fonts de Renfe de Madrid. L'estudi de la Generalitat també conté una anàlisi de previsió d'ingressos anuals per transport de viatgers, mercaderies i auto-expres-fins a l'any 2016 i una previsió dels costos d'explo-tació fins al mateix any, que

comparats són força aclaridors. La dada més significativa de l'estudi és la taxa interna de rendibilitat (TIR), calculada en un 9 %, molt elevada si es té en compte que es tracta d'una obra d'infraestructura pública d'interès general i que normalment, a Europa es considera que amb un TIR del 2 %, una despesa pública d'aquest tipus ja està justificada. Amb aquestes dades la Generalitat preveu que quan el TGV funcioni a ple rendiment, el transport de passatgers i mercaderies generarà una mitjana de 15.840 mil.lions de pessetes anuals.

Però darrere d'un projecte com aquest, cal una decisió política i administrativa que l'executi, que en aquest cas correspon al govern estatal. El principal problema amb què topa la iniciativa és el del seu finançament. Dins la lògica de funcionament d'aquests casos, el govern de Madrid ha d'aprovar el projecte, tal com ja va fer en el cas del Madrid-Sevilla, malgrat que no tenia un estudi de viabilitat previ en el moment de la seva aprovació, i decidir la seva participació en el finançament principalment a través de RENFE. Si aquesta aportació econòmica fos el principal entrebanc per a l'aprovació governamental, els impulsors del projecte del TGV català tenen pre-

vistes altres fórmules complementàries o alternatives que ajudarien a reduir o fins i tot a fer prescindible l'aportació estatal. Una d'aquestes vies és la ja gairebé assegurada participació de l'empresa privada en el projecte, atès que el 9% de rendibilitat el fa prou interessant com a inversió. Una segona possibilitat, compatible i complementària amb l'anterior, és demanar una subvenció a la CEE a través del Fons Europeu de Desenvolupament Regional o a través d'un reglament aprovat l'any passat que preveu donar suport econòmic a set grans projectes europeus, entre els quals s'inclou tot el transversal del TGV desde Lisboa a Milà. Aquest reglament obliga que siguin projectes redactats, d'interès comunitari i amb participació privada, tres condicions que recull el TGV català. En tercer lloc, també podrien intervenir en el finançament tant la companyia estatal francesa de ferrocarrils SNCF com empreses privades d'aquest estat, que tindran la porta oberta amb el Mercat Únic del 1993.

Un retard en la decisió del govern estatal podria xocar contra l'interès europeu per una línia que, com a mínim és més rendible que Renfe, que perd 210 mil mil.lions de ptes anuals.

Pere Martí