

“El TGV no serà rendible a Espanya”

Mateu Turró (Palau Saverdera, Alt Empordà, 1949) és catedràtic de transports de la UPC i director associat del Banc Europeu d'Inversions. És autor del llibre 'Going trans-European: Planning and Financing Transport Networks for Europe'. Ha elaborat, amb Andreu Ulied, el document 'Quines infraestructures de transport necessita l'Euram?', per a l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE).

El 2008 hi ha prevista una redefinició de les Xarxes Transeuropees de Transport. Quines demandes caldria posar sobre la taula per avançar cap a una bona interconnectivitat de l'Euram amb Europa?

—El corredor mediterrani és el projecte prioritari, i el més ambiciós a què podem aspirar. Si mirem els mapes europeus, és evident que la connexió des de Llenguadoc-Rosselló i Migdia-Pirineus fins a Andalusia oriental està completament buida a partir de Barcelona.

—Europa centra la qüestió de les grans infraestructures de transport en trenta projectes prioritaris. N'hi ha cap que beneficiï especialment l'Euram?

—Hi ha un projecte que ja es considerava prioritari en l'acord d'Essen, la connexió TGV sud, que va des del centre d'Europa fins a Barcelona-Saragossa-Madrid. La construcció d'aquest projecte, excepte en el tram Perpinyà-Montpeller, estarà acabada en un termini de temps molt curt. I hi ha encara un segon projecte, que personalment crec que no s'arribarà a fer, que és la connexió ferroviària central del Pirineu.

—Per què creu que no es farà? No seria beneficiosa per a l'articulació de l'arc mediterrani?

—En aquest cas concret, el ferrocarril no dona resposta a les necessitats reals de la travessa dels Pirineus, que es poden atendre perfectament pels seus dos extrems si realment funcionessin com cal. A més, les connexions a banda i

banda d'aquest túnel de 50 quilòmetres tindrien uns costos impossibles de suportar considerant el trànsit ferroviari potencial.

—Els nivells d'inversió en infraestructures entre els diferents països de la UE difereixen prou. En quin punt es troba l'estat espanyol?

—L'estat espanyol és un dels països que més ha invertit en infraestructures aquests darrers anys, una inversió sostinguda en part pel fons de cohesió de la UE. Però aquests fons europeus s'han reduït enormement per al període 2007-2013, i a partir del 2013 està previst que siguin més baixos.

—Quina alternativa hi ha perquè l'estat espanyol pugui continuar invertint en infraestructures?

—L'única possibilitat d'obtenir fons europeus és que s'augmenti la línia pressupostària que hi ha destinada a les Xarxes Transeuropees, que havia de ser de 20.000 milions d'euros per a tot el període i al final s'han quedat en 8.000. És possible que a partir del 2013 aquesta línia augmenti, però en qual-sevol cas, les quantitats per a Espanya seran molt inferiors a les que hem tingut fins ara. La inversió en infraestructures que cal a Espanya s'haurà de fer a partir dels pressupostos nacionals o d'una participació més gran del sector privat.

—La iniciativa privada encara és gairebé imperceptible en aquest àmbit, i per a l'empresa privada invertir per compensar la falta de recursos públics en aquestes grans infraestructures comporta riscos d'amortització.

—Té uns riscos semblants als que poden plantejar les inversions en serveis públics com les que fan les companyies de gas, electricitat o aigua, que són uns serveis amb una demanda molt dispersa. Per això disposen de previsions relativament precises de la demanda i dels ingressos que poden tenir, de manera que no és difícil estimar la rendibilitat que poden tenir. És cert que mai no serà molt elevada, però és força segura.

—Malgrat que es preveu que el ferrocarril només tindrà el 8% de les mercaderies al 2020, Europa aposta de manera fervent per aquestes infraestructures. Aquesta modalitat de transport és la solució a tots els mals?

—Fa anys que dic que el ferrocarril no és la solució per al transport de mercaderies. I pel que fa al transport de viatgers, té unes opcions força limitades, que són sobretot en els entorns urbans i entre poblacions molts grans que tinguin la capacitat de generar trànsits importants. Però la resta de possibilitats són inversions que s'ha demostrat que no podien obtenir una rendibilitat suficient. S'han intentat justificar aquestes grans inversions ferroviàries amb la qüestió ambiental, però, segons la meua experiència, quan es quantifica quin valor econòmic tenen aquests impactes ambientals, només es justifica una part molt petita de la inversió, de manera que es tracta d'inversions de rendibilitat socioeconòmica molt baixa.

—El tren no és vàlid per a les mercaderies, doncs?

—Les operacions bones que queden

per al ferrocarril, sobretot de mercaderies, són molt poques. Amb tot, hi ha una proposta interessant per a l'Euram, el Ferrmed, que té l'avantatge que demana essencialment la recuperació de línies existents i sobretot l'aplicació de conceptes de gestió de ferrocarril més bons. La tecnologia ferroviària és molt rígida i no pot donar resposta a la majoria de necessitats reals del transport de mercaderies, sobretot en termes de cost, temps de transport i fiabilitat.

—**El transport per carretera seria, doncs, el més adient, malgrat que ja patim col·lapses greus?**

—Els col·lapses existeixen perquè no hi ha prou infraestructures. Caldria trobar una gestió més eficaç del sistema viari que permetés tenir unes connexions de llarga distància separades d'alguna manera de l'entorn urbà immediat, on es formen els col·lapses, amb uns peatges suficients que permetessin pagar aquestes infraestructures, sumant-hi l'aplicació de noves tecnologies tant en els vehicles com en la gestió del sistema de transports.

—**L'endemà que s'hagi posat absolutament en marxa el TGV a l'estat espanyol i la posterior connexió amb França, s'haurà produït la culminació de les necessitats de les infraestructures de l'Euram?**

—El traçat Madrid-Barcelona-Saragossa és un dels pocs d'Espanya on hi ha una demanda relativament alta, que no existeix en la majoria de les altres propostes que hi ha. Caldria reflexionar quants serveis ferroviaris cada dia es poden preveure per satisfer la demanda que hi ha entre les ciutats dels nous corredors d'alta velocitat, i estimar el temps que s'utilitzarà aquesta infraestructura per fer-hi passar tots aquests trens. Aquesta és la clau, perquè resulta que estem construint unes infraestructures que pràcticament el 90% del temps estaran buides, i com que no hi ha prou demanda s'haurà de subvencionar els operadors ferroviaris perquè donin uns serveis mínims.

—**Tot plegat ho acabarà pagant el ciutadà?**

—Podem tenir un problema molt greu no només d'incapacitat de recuperar la inversió sinó que, a més, els contribuents hagin de pagar perquè els operadors ferroviaris donin serveis, tornant a la vella època de la Renfe,



que encara ens costa cada any molts diners públics. És molt probable que les comunitats autònomes acabin posant molts recursos públics en la infraestructura, sobretot en les estacions i a subvencionar l'explotació. Això no s'explica mai, però el fet és que els trens continuaran costant-nos diners en el futur.

—**El TGV no reportarà beneficis econòmics?**

—El TGV no serà rendible a Espanya, si incloem correctament les amortitzacions de la inversió, no hi ha cap línia que ho pugui ser. I des del punt de vista social, cal tenir en compte que els costos d'explotació són molt elevats i que perquè els operadors puguin recuperar-los, les tarifes se situen a nivells elevats en mitjanes i llargues distàncies, semblants als de l'aviació.

Això ha fet que, per exemple, el transport més utilitzat després de la inauguració de l'AVE Madrid-Saragossa fos l'autocar.

—**Caldria, doncs, renunciar a invertir en ferrocarril?**

—No, hi ha el ferrocarril que es dedica als serveis de rodalia i metro, que és absolutament necessari, i en el qual s'hauria d'invertir encara molt més. En comptes de pensar a desenvolupar uns projectes que no tenen cap futur, com pot ser l'eix ferroviari transversal, un projecte d'una inversió enorme per donar un servei que no té demanda, hauríem de dedicar tots els esforços a fer ferrocarrils per cobrir necessitats reals i a integrar-los millor amb les altres modalitats de transport.

Gemma Aguilera