

Germà Bel (les Cases d'Alcanar, Montsià, 1963) és catedràtic d'economia de la UB. Acaba de publicar "España, capital París" (ed. Destino), una obra en què situa en Ferran V l'origen de les polítiques centralitzadores en matèria d'infraestructures. L'AVE seria, a parer seu, l'epítom d'aquesta manera de fer.

A València aquests dies es parla molt dels beneficis que hi portarà el tren de gran velocitat. Tant el Ministeri de Foment espanyol com la Generalitat han publicat estudis que parlen d'un impacte econòmic de 978 milions d'euros, la creació de feina per a 32.000 persones... Són realistes les previsions?

—No, una de les principals distraccions que han tingut aquests darrers mesos els economistes ha estat mirar els resums econòmics sobre l'impacte de l'arribada de l'AVE a València, perquè fan molt riure.

—Per què?

—Si l'AVE produís un impacte com el que l'estudi diu que produirà, amb la creació de 32.000 llocs de feina, voldria dir que tots els viatges es farien en direcció a València i que cadascú dels qui hi arribarien s'hauria de gastar més de 2.000 euros. I això, tenint en compte que la majoria de viatges són d'un dia i que no es quedaran ni a dormir, és molt improbable. De la mateixa manera, quan es mira el còmput d'hores estalviades cada any segons els estudis, no surten els comptes, perquè significaria que hi hauria, literalment, centenars de milers de passatgers que haurien d'anar en diligència en aquest tren. Quan s'ha de fer propaganda d'una obra basant-se en coses que no van referides a la mobilitat o al transport, vol dir que no hi ha res per dir.

—Diríeu que les institucions menteixen, doncs?

—Els estudis no es fan, s'encarreguen. Hi ha un article científic molt bo d'un premi Nobel d'economia que es diu Daniel Kahneman titulat "Deliris d'èxit" que explica què passa.

—Què diu aquest article?

—Diu que quan algú vol que alguna cosa es faci tria automàticament els escenaris més positius i s'acaba desvirtuant la realitat. Les dades que donen no hi ha ningú que se les cregui! L'estudi que han



JORDI PLAY/ARXIU

“L'AVE és un projecte de construcció nacional que no mira prim en les despeses”

fet per al ministeri preveu que dels 3,6 milions d'usuaris del conjunt del corredor, 2,8 milions ja feien habitualment el trajecte entre Madrid i València. Es diu que aquests 2,8 milions de viatgers estalviaran 21 milions d'hores. Això no té cap trellat. Només cal fer una divisió: 21 milions d'hores entre 2,8 milions de viatges són quasi vuit hores. Això vol dir que en cada viatge s'estalvien vuit hores. Si tenim en compte que a partir d'ara costarà 1 hora i mitja, si hi ha un estalvi de vuit hores significaria que ara cada viatge costa nou hores i mitja, i això

no és cert. Jo no dic que hagin mentit, però els càlculs que han fet són aquests. No pot ser que el ministeri encarregui l'estudi d'impacte econòmic de l'AVE a una consultoria que no és experta en economia ni en transport.

—Francisco Camps diu que el tren de gran velocitat portarà “prosperitat, benestar, feina i futur i ajudarà que la Comunitat Valenciana siga un territori pioner a l'àmbit espanyol i europeu en oportunitats” i diu que serà “un element que ens ajudarà a eixir de l'actual conjuntura econòmica”.

—Això que diu Camps es guareix llegint. Hi ha molta literatura sobre els efectes de l'AVE. En el cas d'aquesta línia, passarà que València perdrà activitat en favor de Madrid. I quan Castelló, Alacant i València hi siguin endollades, perdran en favor de Madrid. I Castelló i Alacant perdran activitat a favor de València. L'experiència diu que el node principal hi guanya moltíssim i els nodes de segona, com València, poden xuplar del seu hinterland.

—Ha passat això en el cas de Barcelona? Allí fa vint mesos que el TGV amb Madrid es va posar en funcionament...

—No, perquè no hi ha dades. Però s'han estudiat els casos de la línia Tòquio-Osaka, que funciona des del 1964, o la París-Lió, des del 1981. La conclusió és que l'alta velocitat fa dues coses i mitja. En primer lloc, allò que fa l'AVE ja ho fan els avions. L'AVE no és com el tren, que va substituir la diligència. L'AVE fa coses que avui ja fan els avions i les autopistes. La frase del president valencià seria més adequada per a un polític del 1855. El tren València-Xàtiva es va posar en funcionament el 1854 i aleshores sí que s'hauria pogut dir una cosa com aquesta, perquè el tren aleshores substituïa la diligència i el carro. El tren feia coses que la diligència no podia fer. En canvi, ara l'AVE reemplaça el ferrocarril convencional, el cotxe i l'avió, que fan moltes més coses que l'AVE. En segon lloc, l'AVE promou els viatges turístics als llocs d'interès turístic, però l'experiència ens diu que si bé augmenten els viatges, disminueixen les pernoctacions. La gent hi passa el dia, però se'n va a casa a passar la nit. L'únic hotel de cinc estrelles que tenia Toledo va tancar després de l'entrada en funcionament de l'AVE. I, finalment, fa una altra cosa: la gent de les ciutats mitjanes i menudes se'n va a comprar a la capital. A València no li passarà tant perquè és una ciutat mitjana-gran, però sí que ha passat en el cas de Lleida.

L'AVE fa això, no fa res per al sector industrial, ni per al sector agrari, no promou la implantació d'empreses... El canvi que implica avui l'alta velocitat no té res a veure amb el canvi que va significar fa un segle i mig el tren. D'acord, és molt còmode, és puntual, és bonic... Ah, i no és tan verd com ens volen fer veure...

—Com que no és tan verd?

—L'AVE destrueix el medi. La gent sensata, a l'hora de mirar el balanç energètic d'una infraestructura, fa els càlculs des de la primera paletada per a fer la via. En primer lloc, l'AVE només és millor que l'avió; l'AVE és pitjor que l'autobús i pitjor que el tren comercial convencional modernitzat a 200 km/h o 210 km/h...

—Voleu dir que emet més CO₂ que aquests mitjans de transport?

—Emet més CO₂ que un autobús o un tren convencional modernitzat. El cotxe privat i l'avió, per contra, no són més eficients. Us vull dir que si les línies tenen poca demanda, com que durant la construcció i la instal·lació de les vies i de les estacions s'emeten una barbaritat de CO₂, mai no recuperaran el CO₂ emès. Les línies amb demanda baixa poden tardar fins a 35 anys a recuperar el CO₂ respecte a l'avió. Les línies amb molta demanda, com la París-Lió, que té una demanda de 25 milions de passatgers —i no de 3,5, com en aquest cas—, sí que tenen un impacte ambiental positiu. La majoria de línies d'AVE d'Espanya seran destructores del medi perquè mai no s'arribarà a compensar la quantitat de CO₂ que es va emetre a l'atmosfera per a construir-les.

—Dieu que és un mitjà de transport que fa servir poca gent, però és ben cert que només durant la primera setmana es van vendre 25.000 bitllets.

—És igual, ja sabem quina és la corba de moderació de l'AVE. De trens d'aquesta mena, al món, se'n fan des de fa 55 anys. I la corba de moderació de l'AVE puja molt de pressa i després s'estabilitza. Si mirem quanta gent va passar per l'estació de l'AVE i quanta va passar per l'aeroport, ens esglaiarem de la diferència en favor de l'aeroport, sobretot si comparem quant ha costat la línia de l'AVE i quant ha costat l'aeroport. L'aeroport serveix per a anar arreu, però l'AVE només serveix per a anar a Madrid i Conca. 25.000 persones poden semblar molt, però cada dia el servei de rodalia el fan servir milions de persones.

—Vós deveu haver pujat al TGV, no?

—Sí, i és molt còmode i molt *cool*. I cada volta que enbaixo dic: "Gràcies, espanyols." Perquè la meitat del cost del bitllet del viatge entre Barcelona i

Madrid el paga el govern i els qui paguem impostos. Entre Madrid i València la subvenció serà més alta perquè la demanda també ho és. El corredor Madrid-Barcelona transporta 5,8 milions, dos més que el Madrid-València. És que és un mitjà de transport molt car, tant de construcció com de manteniment.

—Però el Japó, per exemple, n'ha fet bandera.

—Perquè són 300 milions de passatgers l'any, dels quals 130 van de Tòquio a Osaka. A França hi ha 113 milions d'usuaris. I tots dos països tenen menys quilòmetres de via. A final de l'any que ve, quan la línia Madrid-València sigui en ple rendiment, a Espanya tindrem vint milions de desplaçaments en AVE, comptant els trens de mitjana distància que van en línia AVE. Per cada viatge que es farà a Espanya, al tren de gran velocitat de França se'n faran 6. I al Japó se'n faran 15. És clar, si et preocupa que sigui bonic, l'AVE d'aquí guanya de totes passades. Però si et preocupa transportar gent amb la màxima eficiència, la conclusió és ben diferent.

—Però segurament aquests fluxos de desplaçament del Japó o França s'han generat arran de l'entrada en funcionament de la infraestructura...

—No, quan es va obrir la línia el trànsit de passatgers va saltar a 19 milions. D'això fa 29 anys, i ara hi ha 25 milions. La demanda, doncs, s'ha estabilitzat. D'aquí al juny un munt de gent se'n anirà al Prado, però aquests ja no tornaran a agafar el tren perquè ja l'hauran estrenat. L'alta velocitat té una corba de maduració de trànsit molt plana: de seguida guanya a la resta de mitjans de transport, però després s'estabilitza.

—Es fa difícil de comparar això que ha passat a València amb el cas de Ciudad Real o Toledo, perquè aquestes són ciutats mitjanes i València és una ciutat mitjana-gran. Potser el cas més similar seria Sevilla. Quins impactes hi va haver?

—És fa molt difícil de saber els efectes en ciutats com ara Sevilla, perquè hi ha molta diversitat d'impactes. I si ho comparéssim amb unes altres inversions fetes amb aquests diners, el balanç seria negatiu. L'AVE Madrid-Sevilla ha tingut una taxa de rendibilitat social negativa perquè el fa servir molt poca gent. Tenim una estructura que no és França. No

tenim un París de 14 milions d'habitants on tothom hi va cada dia. El nostre París és de segona i hi viuen quatre o cinc milions de persones. L'AVE a Madrid no pot funcionar tan bé com el TGV a París, perquè no tenen la mateixa mida. Madrid és la ciutat més important d'Espanya, la capital econòmica d'Espanya, és la capital total d'Espanya i pretén ser París, però no ho és.

—**Però hi posa els instruments per a arribar a ser-ho: això ho sosteniu al vostre llibre.**

—La voluntat política d'amples elits d'Espanya passa per fer una Espanya com França perquè ara una Espanya no pot suportar un París, perquè implica massa drenatge de recursos. N'hi ha molts que voldrien ser com París, però no ho són. Al llibre explico que capitals com París o Londres són molt lluny de les segones ciutats de França o Anglaterra, de manera que de manera natural ho absorbeixen tot. No cal que la política els ho porti. Ací fem unes polítiques en matèria d'infraestructures que no tenen per objectiu el transport de la gent, sinó la centralització política, cosa que acaba portant moltes dificultats econòmiques.

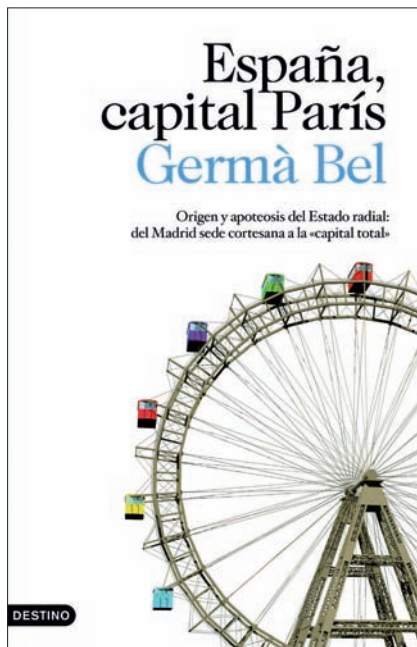
—**Ens hem meravellat amb la gran velocitat?**

—Ja ho crec. Des de la dècada dels 80 hi ha una mena de creença religiosa en les infraestructures, però un pont en un desert no fa res.

—**Els empresaris de València tenen esperances que l'AVE servirà per a reactivar el mercat de segones residències.**

—I algú que tingui casa a Dénia, què farà? Agafarà un taxi en arribar a l'estació? Això no té cap sentit. La gent anirà a la costa amb cotxe perquè és de sentit comú. Qui hi vulgui anar un cap de setmana potser sí que gastarà l'AVE, però hi haurà molta gent que no s'hi quedarà a dormir. I pronostico que hi haurà més gent que anirà de València cap a Madrid que no de Madrid cap a València. Perquè el Prado, la col·lecció Thyssen... són molt potents. L'atracció turística de Madrid a Espanya és pràcticament imbatible. Tenim tendència a veure que ens vindrà però no que enviem a fora.

—**Aleshores, l'alternativa quina és? Perquè esmerçar tres hores i mitja per a anar a Madrid amb tren no és plat de bon gust.**



Espanya, capital París, darrer llibre del catèdric Germà Bel.

—L'alternativa és el model d'Alemanya. Han renovat i millorat les línies convencionals, amb un cost molt inferior, perquè els trens puguin anar a 200 o 230 km/h. Si això s'apliqués aquí, costaria uns 20 minuts més arribar a Madrid. És clar que hi ha alternatives, només cal mirar què ha fet la resta del món.

—**Però els Estats Units —i d'això el ministre Blanco se n'ha vantat molt— s'han fixat en el model espanyol de gran velocitat. Recentment van visitar aquesta infraestructura.**

—Però sabeu què va dir el secretari d'estat de Transport americà? A la conferència de premsa li van demanar per què als Estats Units tenien tan pocs plans per a la gran velocitat, i va respondre "és que això és molt car i vosaltres sou molt rics".

—**Ara s'ha canviat de paradigma. Abans els governs es vantaven de fer grans inversions; avui propugnen austeritat.**

—No hem canviat el paradigma, sinó que tornem a reparar en el cost que tenen les coses. Passa que en el cas de l'AVE no es nota, perquè l'AVE és un projecte de construcció nacional, no és una inversió econòmica. Per això s'haurà d'acabar l'AVE a Galícia o a Santander per Palència perquè l'AVE és un projecte de construcció nacional que no mira prim en les despeses. És ge-

nèticament obligat que arribi a totes les capitals de província, encara que tinguin 25.000 habitants o encara que l'AVE a Guadalajara l'agafi una mitjana de 19 persones el dia. L'objectiu continua essent el mateix i l'única cosa que pot passar en aquest nou context econòmic és que els projectes tardin una miqueta més a executar-se.

—**És complirà el propòsit d'Aznar que totes les capitals de província siguin a menys de quatre hores de Madrid?**

—Sí, es complirà, si tenim en compte què ens dicta la història. Aquest és un projecte que es basa en el fet que les províncies són les organitzacions territorials del poder. La capital provincial és la capital perifèrica. I des d'allí es va a la capital de la nació.

—**Des de Madrid diuen que aquesta política d'infraestructures contribueix a la cohesió territorial i la solidaritat entre territoris.**

—La solidaritat interterritorial és que a la gent de Ciudad Real li surti barat anar a comprar a Madrid! Fan un ús bastard de la paraula *solidaritat*. A les províncies els convé articular-se entre si. Des del 1870, a Espanya la solidaritat i la igualtat territorial són mantres que han justificat polítiques insolidàries. La solidaritat és una mena d'aspirina en la política espanyola: te la prens i ja servirà per a alguna cosa. Al final, s'entén per solidaritat que totes les capitals de província tinguin accés a Madrid. Però això a França no passa, no penses portar el TGV a cada departament. Per això tindrem més quilòmetres que no pas ells de gran velocitat.

—**Spain is different?**

—Spain és l'únic país que d'una manera molt aclaparadora fa servir les infraestructures per a construir una nació.

—**Hi ha matisos entre els dos principals partits polítics? Al cap i a la fi, vós heu estat diputat socialista a Madrid...**

—En polítiques culturals, simbòliques, lingüístiques... sí que hi ha diferències, però en infraestructures no n'hi ha. Totes les lleis importants de la comissió de foment del Congrés les pacten PP i PSOE. Totes. No hi ha cap altra comissió on es pactin sistemàticament les lleis.

Violeta Tena