

Bombolles de gran velocitat

Vint anys després d'haver inaugurat la línia Madrid-Sevilla, Espanya ha invertit 32.000 milions d'euros en gran velocitat. Captiu del principi d'AVE per a tothom' i d'una idea falsa de progrés, l'estat espanyol ha esdevingut el segon estat amb més quilòmetres de ferrocarril de gran velocitat –només superat per la Xina–, malgrat ser un mitjà de transport que no és rendible ni socialment ni econòmicament. En definitiva, un tren de luxe per a un estat en fallida.

El maig del 2009 el secretari de transport dels Estats Units, Ray Lahood, va anar a Espanya. En aquella visita el ministre de transports espanyol, José Blanco, li va explicar com era la gran velocitat espanyola. Després de la passejada, hi hagué una conferència de premsa. Un periodista va demanar a Lahood per què als EUA no hi havia més línies de gran velocitat homologables a l'espanyola. I el secretari nord-americà respongué: “És que això és molt car i vosaltres sou molt rics.” L'anècdota –que el catedràtic d'economia de la Universitat de Barcelona Germà Bel explica sovint– sintetitza molt bé què és la gran velocitat a l'estat espanyol. Espanya és, avui, l'estat del món amb més quilòmetres construïts de línies de gran velocitat, només superat pel gegant xinès. Ni el Japó ni França, que en foren impulsors a partir de la dècada dels 70, no s'hi han gastat tants diners com els espanyols. Des que el 21 d'abril del 1992, el primer tren de gran velocitat espanyol (batejat com a Alta Velocidad Española, AVE) va partir d'Atocha en direcció a Santa Justa, Espanya ha invertit 32.000 euros per a dotar-se d'una xarxa de transports pròpia d'un estat ric.

La *febre per l'AVE*, que començà a pujar a propòsit de l'Exposició de Sevilla del 1992 i s'encomanà a tot l'estat, ha fet que avui setze capitals

de província tinguin accés al ferrocarril de més altes prestacions, una fita modernitzadora que, tanmateix, contrasta amb unes taxes d'ocupació molt inferiors a les que caldrien perquè la inversió resultara rendible. Les estacions de TGV noves de trinca a Conca, Requena o Tardienta, amb una mitjana de cinc o sis passatgers rondant-hi, configuren el paisatge de la desfeta. A Espanya, diuen els experts, s'han planificat, licitat i posat en funcionament línies de gran velocitat sense atendre criteris de cost/oportunitat, i ignorant l'experiència dels altres països. La gran velocitat és un mitjà de transport ràpid, àgil i molt còmode, però molt costós de construir i mantenir i inassequible per a una part important de la població. I, tanmateix, Espanya ha construït gran velocitat sense mirar prim. “Ens hem passat amb la gran velocitat –diu Óscar Álvarez, professor d'anàlisi econòmica de la Universitat de València expert en infraestructures–. Part del deute públic que ara tenim és soterrat en infraestructures massa grandioses.” Si l'estoc de 818.000 habitatges són la rèmora que ens queda de la bombolla immobiliària, els 2.300 quilòmetres de gran velocitat –amb uns ponts i uns túnels impossibles que poblen el paisatge– testimonien els excessos que s'han comès en matèria d'infraestructures durant el període de vaques grasses.



Una de les anomenades obres singulars vincu-

L'origen del mite. Els últims anys de la dècada dels 80 al govern espanyol se li havia girat feina. L'any 1992 Barcelona i Sevilla havien d'acollir, respectivament, uns jocs olímpics i una exposició universal. La capital andalusa era la nineta dels ulls de Felipe González, que veia en aquell esdeveniment l'oportunitat de modernitzar la ciutat i transmetre una imatge avantguardista al món. Fou aleshores que algú es fixà en França. L'any 1981 hi havia entrat en funcionament la línia de gran velocitat entre París i Lió una fita tecnològica a Europa que havia nascut amb l'objectiu de descongestionar una via amb un alt flux de passatgers. El TGV, com el Concorde, satisfia tots els anhels d'una Europa que aspirava a rivalitzar en tecnologia amb els Estats Units: veloç, segur, avantguardista, confortable... A la Moncloa pensaren, aleshores, que la millor manera d'impressionar el món era adoptar el model més avançat



lades al TGV espanyol: el viaducte de 630 metres que s'ha construït perquè el tren de gran velocitat que va a Galícia travesse el riu Ulla.

de transport ferroviari, que a més era d'amplada de via europea, i no ibèrica. González féu seu el projecte, sabent que el cost l'assumirien en bona mesura les quantitats ingents de fons europeus procedents de Brussel·les.

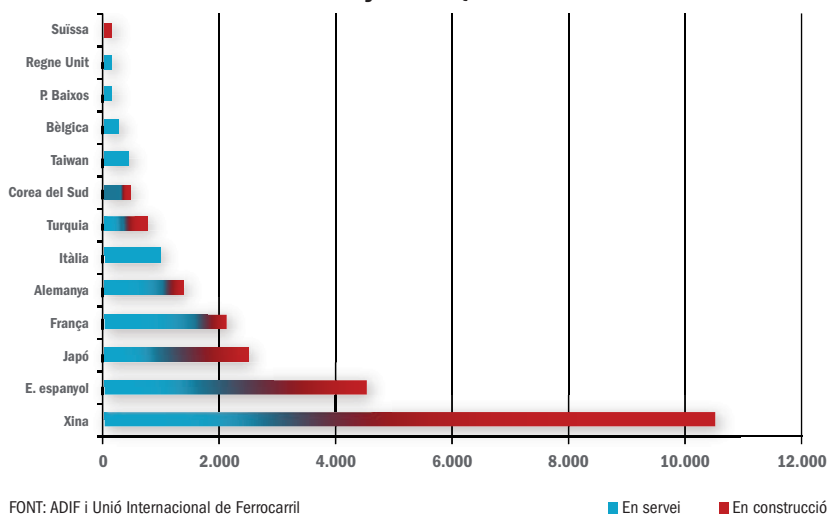
Així fou com l'endemà d'inaugurar-se l'Expo del 92, va rodar el primer AVE. "Puja al punt més alt. A l'alta velocitat. Puja a l'AVE. Puja al projecte tecnològic més avançat del món –deia un anunci publicat l'endemà als principals diaris–. Una inversió els beneficis de la qual cotitzaran molt alt a partir d'ara. Un esdeveniment històric que s'aproxima a tota velocitat." La inauguració, doncs, esdevingué un motiu d'orgull patri, una fita que certificava l'entrada d'Espanya al club de la primera divisió europea. Foren endebades els advertiments dels experts, que avisaven que les línies de gran velocitat només tenen sentit quan es tracta de descongestionar corredors amb una

gran densitat de trànsit. És a dir, s'havia de menester volum de passatgers per a justificar la inversió. En concret, segons la Comissió Europea, calien almenys 9 milions d'usuaris durant el primer any d'explotació.

La realitat de les xifres, però, fou tapada per un discurs social, polític i mediàtic unànimament partidari del TGV. Els qui s'atreïren a qüestionar la inversió, com ara Óscar Álvarez, foren titllats d'"ocells de mal averany" o "enemics del progrés". Entre aquests també hi havia Vicent Torres, professor d'ordenació del territori de la Universitat Politècnica de València, que lamenta que a l'estat s'haja imposat el "mite de les infraestructures", és a dir, que "qualsevol infraestructura contribueix al desenvolupament del territori i la societat". Torres lamenta, a més, allò que considera un "error històric": l'any 1987, el govern de Felipe González havia presentat un pla de transports

ferroviari a llarg termini, que pretenia millorar la xarxa existent, de manera que en molts trams es poguera circular entre 200 km/h i 220 km/h, una velocitat semblant a la dels combois a Europa. La irrupció de l'AVE (potser caldria parlar d'"ocurrència") va fer arraconar la inversió en les línies existents prevista en el pla de transports i abocar recursos en la gran velocitat, malgrat que "les millores tecnològiques haurien permès als trens convencionals d'obtenir rendiments de temps molt semblants". Tenint en compte que en els vint anys d'existència de l'AVE ja s'han invertit 32.000 milions d'euros i que les previsions fins el 2020 apugen aquesta xifra fins a 45.000, aquest professor de la UPV considera "pertinent" de demanar-se "fins a quin punt es justifica la construcció de noves línies i la utilització de trens tan cars per a guanyar poc més que uns minuts". Al capdavall, què té més rendibilitat social

LA GRAN VELOCITAT AL MÓN. Any 2010. Quilòmetres en servei i en construcció



LA GRAN VELOCITAT A L'ESTAT ESPANYOL (línies construïdes)

	INVERSIÓ	ENTRADA EN FUNCIONAMENT	VIATGERS/ANY	CIRCULACIONS/DIA*
MADRID-BARCELONA	12.159 milions euros	2008	4.900.000	27
MADRID-VALLADOLID	4.470 milions euros	2007	104.026	2
MADRID-VALÈNCIA	8.716 milions euros	2010	1.900.000	13
CÒRDOVA-MÁLAGA	2.679 milions euros	2007	1.800.000	11
LA CORUNYA-OURENSE	1.965 milions euros	2011	-	3
MADRID-SEVILLA	1.908 milions euros	1992	2.800.000	18

*Per sentit
FONT: ADIF i Unió Internacional de Ferrocarril

i econòmica: invertir 108,8 milions d'euros per a perforar una muntanya entre Padornelo i Lubián (el TGV a Galícia) per a obrir-hi un túnel o esmerçar aquests diners en beques i R+D+i?

Trens per a tothom. Tanmateix, la pregunta, que alguns observadors comencen a fer-se ara, no era pertinent quan tothom havia quedat meravellat per aquell “avió que vola baix” –com el va definir l'ex-ministre Josep Borrell–, que era capaç de recórrer els 471 quilòmetres que separaven Madrid de Sevilla en tres hores encara no. Començà aleshores una cursa dels responsables polítics perquè el TGV arribara a casa seua. L'extensió de la gran velocitat esdevingué un anhel per a la majoria de batlles de capital de província que, imbuïts pel discurs intrínsecament benèfic que envoltava el TGV, consideraven que reportaria dinamisme econòmic i benestar per a la societat. La gran velocitat havia esdevingut una mena de Mr. Marshall del

segle XXI, una concepció en bona part visceral, com ho va demostrar la setmana passada l'estirabot del president d'Extremadura arran d'unes declaracions de l'alcalde de Barcelona. El tren de gran velocitat ha esdevingut per a molts una qüestió de vida o mort.

Impel·lits per les reivindicacions autonòmiques, els successius ministres de Foment donaren ales al TGV, que s'expandí arreu de la península: a Valladolid, Toledo, Guadalajara, Barcelona, València... La concepció centralista de les infraestructures (Aznar arribà a dir que totes les capitals de província serien a quatre hores de Madrid) ho arrodoní. “Es va implantar un discurs segons el qual hi havia ciutats de primera i ciutats de segona, segons si disposaven de connexió amb AVE”, apunta el catedràtic de la UV Óscar Álvarez, que lamenta que “el greuge comparatiu entre comunitats autònomes” haja estat “la filosofia sobre la qual s'ha fonamentat la planificació de les infraestructures”. Opinen molt sem-

blantment els professors de la Universitat de Barcelona Germà Bel i Daniel Albalade. “En el desenvolupament de l'AVE s'han eludit criteris d'eficiència econòmica i s'ha atorgat gran prioritat a objectius metapolítics”, argumenten en un estudi amb un títol esclaridor: *Quan l'economia no importa. Auge i esplendor de la gran velocitat a Espanya*. Segons Bel i Albalade, s'han fet “inversions amb rendibilitat financera i social negativa”, una situació que empitjorarà a mesura que entren “en servei noves línies que tenen una demanda cada vegada menor”.

Perquè un dels problemes del TGV és de no disposar de prou clients. I això no és una qüestió menor, si tenim en compte que, com assenyalen Bel i Albalade, l'extensió del TGV continua essent l'actuació estrella del Ministeri de Foment espanyol. El pla estratègic d'infraestructures i transports (PEIT) preveu que el 43,7% de la inversió el 2005-2020 es dedique al ferrocarril interurbà. Al TGV se li assignen tres quartes parts de la inversió ferroviària interurbana, és a dir, el 33,5% de la inversió total. “El volum d'inversió dedicat és impressionant, però el tràfic total és molt escàs”, apunten Bel i Albalade, que apunten que per “la geografia i l'estructura urbana d'Espanya”, l'avió és un mitjà de transport més competitiu. Segons les dades d'aquests investigadors, els viatgers transportats per TGV a l'estat espanyol són poc més del 15% dels transportats a França i del 5% dels del Japó. La principal ruta de l'AVE, que uneix Madrid i Barcelona, mou 5,3 milions de passatgers l'any, mentre que la línia París-Lió en transporta 25 milions.

Tanmateix, la persistència del *mite de l'AVE* (una persistència xocant, tenint en compte, si més no, la caiguda en desgràcia dels aeroports secundaris), farà invisibles aquestes xifres a ulls dels responsables públics. Al Ministeri de Foment espanyol, on les dades són ben conegudes, ningú no ha gosat de reconsiderar aquesta política ferroviària. I durant els anys vinents la locomotora amb forma d'ànec arribarà a la Corunya o Lleó. A mitjan d'abril, el govern de Mariano Rajoy va donar carta blanca per a destinar 927 milions d'euros per al TGV de Galícia.

“El futur eixia d’Atocha”

Més enllà de l’oportunitat econòmica d’invertir 32.000 milions d’euros en un mitjà de transport que no és rendible ni socialment ni econòmicament, la planificació de la xarxa de gran velocitat a la península ibèrica ha servit per a fer de Madrid més *quilòmetre zero*. Ho va ser a final dels 80, quan es planificà el TGV, i ho ha continuat essent fins ara. La filosofia centralista que ha guiat la instal·lació d’aquesta infraestructura la va sintetitzar molt bé José María Aznar durant el debat d’investidura que va tenir lloc el 25 d’abril del 2000. L’ex-president espanyol va exposar aleshores que la seua prioritat era “una xarxa ferroviària de gran velocitat que, en deu anys, situara totes les capitals de província a menys de quatre hores del centre de la península”; és a dir, a menys de quatre hores de Madrid. “L’AVE és la mostra, a principi del segle XXI, del patró de fons de la política territorial a Espanya, que passa per utilitzar les lleis i els subsidis per a centralitzar els transports”. Ho explica Germà Bel, catedràtic d’economia de la Universitat de Barcelona, a *Espanya, capital París* (Ed. La Campana). La concepció radial, diu en aquest llibre, és hereva de l’obsessió borbònica que, des del segle XVIII, vol fer de Madrid una capital administrativa, però també política i econòmica.

La filosofia intrínsecament centralista amb què s’ha dissenyat la xarxa de gran velocitat espanyola s’ha concretat en la planificació de la infraestructura però també en la manera com es presenta aquest transport. Se’n pot trobar un exemple alhora grotesc i esclaridor al número 257 de la revista *Paisajes*, que edita Renfe. La publicació va dedicada al vintè aniversari de l’entrada en funcionament de la primera línia de TGV de l’estat espanyol i presenta una cronologia explicativa on se succeeixen les diverses inauguracions que han tingut lloc del 1992 ençà. “1992: Inauguració AVE Sevilla: El príncep, imminent banderer olímpic, era un xaval. I el país sencer es va sentir fascinat per aquests trens futuristes amb morro d’ànec de Donald. Del Manzanares al Nerbion, en dues hores i 55 minuts. El futur eixia d’Atocha”, diu el redactor a propòsit de la línia Madrid-Sevilla. I continua: “2005: AVE a Toledo: La ciutat imperial mai no havia estat tan a tocar: mitja hora des de Madrid i la Juderia s’obrirà als peus del viatger. El Greco se n’hauria fet creus.” “2007: AVE a Màlaga: La Malagueta, el carrer Larios, les passejades amb calessa, aquell vinet dolç i traïdor. A 150 minuts de la Meseta. Quina cosa.” I, finalment, arriba el 2010, l’última gran connexió inaugurada: “AVE a València: Es van haver d’esquivar orografies endimoniades, però per a això disposem de bones facultats públiques d’enginyers. L’atrafegat urbanista de la Meseta ja pot veure (i olorar, i sentir) la platja en una hora i mitja.”

Miratges de nou-rics. “L’AVE portarà prosperitat, benestar, feina i futur [...], un element que ens ajudarà a eixir de l’actual conjuntura econòmica.” Ho deia Francisco Camps, mesos abans d’inaugurar-se la connexió Madrid-València. Com Camps, molts van apel·lar a la “dimització del territori” per a justificar inversions enormes en aquest mitjà de transport. Abocar diners al TGV, segons aquesta tesi, produeix efectes externs positius, com passa amb les línies de trens de rodalia, també subvencionades.

Però els experts diuen justament el contrari. Primer de tot, perquè en lloc de contribuir a un cert equilibri territorial, origina l’anomenat *efecte succió*, és a dir, que el pol més gran (en aquest cas, Madrid) acaba xuclant una part de l’activitat econòmica que abans era instal·lada en el pol més dèbil. No tan sols això: segons els qui ho han investigat, també origina un *efecte túnel*. Per tant, complica el transport per a tots aquells passatgers que abans feien servir la línia de tren en punts intermedis que se suprimeixen amb l’arribada de la gran velocitat. “Amb l’arribada de l’AVE

—apunta el professor Vicent Torres— passa que els qui abans viatjaven a Madrid amb avió ara hi van amb AVE, que és més barat i també més glamurós. Mentrestant, els qui abans viatjaven en tren convencional s’han hagut de passar del tren a l’autobús, perquè s’han suprimit els trens tradicionals.” En aquesta mateixa línia, el professor de la Universitat de Las Palmas, Ginés de Rus, un dels màxims experts de l’estat espanyol en matèria de transports, diu que les noves línies de gran velocitat, més que generar nous fluxos de transport, substitueixen els que ja existien. I posa d’exemple la connexió Madrid-Barcelona: el 90% dels usuaris del TGV abans feien el trajecte amb avió, “amb la qual cosa l’efecte de generació de trànsit de la nova infraestructura apareix molt limitat, sobretot si tenim en compte que la inversió en la línia ha estat de 9.000 milions d’euros”. A banda, apunta Ginés de Rus, i contra els qui presenten el TGV com un mitjà net, els estudis “no consideren que els beneficis ambientals siguin cap avantatge comparatiu” respecte a uns altres mitjans de transport. Segons aquest investigador “la fase de construcció és molt contaminant”.

Amb tots aquests arguments sobre la taula, té sentit de continuar destinant milers de milions d’euros a una infraestructura que no és rendible ni socialment ni econòmicament? Alguna cosa, de moment, sembla moure’s i, a poc a poc, es van sentint veus que reclamen d’aplicar un poc de seny a la qüestió, sobretot en vista de les restriccions pressupostàries a què obliga la crisi. Un estudi publicat pel RACC el mes passat formulava el problema amb encert: “No es tracta de posar en qüestió un fet ja irreversible, sinó simplement de fer una aturada per a veure què s’ha deixat enrere i què queda davant. No es poden continuar malbaratant els recursos públics [...]. Mantenir una inversió en línies de gran velocitat amb potencial de demanda dubtós i projectar-ne unes altres que tenen l’objectiu de donar un tractament aparent d’equitat a zones d’Espanya poc poblades o amb economies poc dinàmiques és persistir en un error que, malauradament, haurà de pagar tota una generació.” L’alternativa, és clar, és acabar com el Concorde.

Violeta Tena