



La intenció del Govern espanyol és que el primer tren operat per una companyia privada circule entre Madrid i València l'any vinent.

## En tren privat de Madrid a València

**A**lguna cosa està a punt de canviar en les estacions de trens de casa nostra. El blanc i morat dels trens AVE i Alvia deixaran de ser els colors exclusius en les vies de ferrocarril en el termini de cinc anys. No debades el Govern espanyol està fent els primers passos per a la liberalització de les línies de transport de passatger per ferrocarril de llarga distància, tal com li exigeix la Unió Europea que ha de fer abans de 2019. La primera línia a obrir-se a la competència privada serà la Madrid-Llevant (entenen com a tal les rutes Madrid-València i Madrid-Alacant), que fins ara –i com tota la resta de la xarxa– opera Renfe en exclusivitat. Més endavant vindran la resta de connexions. D'aquesta manera, Espanya seguirà els

El Govern espanyol enllesteix els detalls per liberalitzar la línia de TGV entre Madrid i el País Valencià. Serà la primera de tot l'Estat espanyol a obrir-se a la competència. Tanmateix, els experts dubten de l'èxit de l'operació en una línia que és encara deficitària.

passos dels països europeus que, com ara Suècia, Itàlia, Alemanya o França, ja han obert les seues vies a la concurrència.

Així doncs, el Govern de Mariano Rajoy ha triat el Madrid-Llevant com a laboratori de proves d'una liberalització que, temps a venir, modificarà

substancialment el panorama ferroviari espanyol. Tanmateix, encara són moltes les incògnites que envolten aquest procés. De fet, el concurs per triar la companyia que competirà amb Renfe havia d'estar llest després de l'estiu però encara no ha vist la llum. Fonts



del ministeri no han volgut posar data a la publicació d'aquest concurs, per bé que alguns mitjans apuntaven al mes d'octubre. En principi, els plans de Foment exigien que el primer tren privat estiguera en funcionament en 2015.

**Amenaça o oportunitat?** La liberalització de la línia Madrid-Llevant ha despertat les crítiques a Madrid del Partit Socialista, que, per boca del diputat valencià José Luis Ábalos, va qüestionar la ministra Ana Pastor en la sessió de control al Govern de la setmana passada. Segons explica Ábalos a aquest setmanari, "sota la intenció pretesament liberalitzadora del Govern s'amaga la privatització d'un sector on s'han fet enormes inversions de diners públics". El diputat valencià critica que d'una línia que va costar 6.600 milions d'euros als contribuents (aquest fou el pressupost de la línia de gran velocitat, caldria afegir-hi la línia convencional per on circulen els Alvia)

ara "se n'aprofitarà una empresa privada". "S'estan drenant diners de l'àmbit públic al privat. Ací només guanyaran uns quants fent negoci", adverteix.

Experts consultats sobre aquesta qüestió s'ho miren diferent. Tots coincideixen que a mitjà i llarg terminis una correcta introducció de concurrència beneficiarà els usuaris i millorarà l'eficiència en el sector. "Que la infraestructura siga pública i el servei, privat, no és contradictori. Això, de fet, ja passa a molts països –apunta Daniel Albalate, que és professor de política econòmica a la Universitat de Barcelona, a més d'un dels pocs economistes que s'advertir sobre els excessos que s'estaven cometent en les inversions en gran velocitat–. Si hi ha marge per a la competència i això es tradueix en una disminució de preus i en una baixada de costos, aleshores es produeixen millores en l'eficiència. Per tant té sentit que hi entri el sector privat". D'una opinió molt semblant és Juan Manuel

## Un TGV per al País Valencià

El País Valencià comptarà a partir de 2015 amb trens de gran velocitat per connectar Castelló, València, Alacant i Elx. Així almenys ho va assegurar la ministra de Foment Ana Pastor a una delegació d'empresaris valencians que van visitar-la la setmana passada. L'"AVE regional", com s'ha batejat aquesta infraestructura, permetrà acurtar les dues hores i mitja amb què en l'actualitat es cobreix el trajecte entre Castelló i Alacant circulant en Euromed. El nou servei permetrà recórrer la distància que va de València a Alacant en 50 minuts. En l'actualitat aquest trajecte es fa en un poc més d'una hora i mitja.

L'anunci ha estat molt ben rebut entre la classe empresarial i política valenciana. "L'AVE regional vertebrarà més que qualsevol altra iniciativa de les que s'han posat en marxa", assegura Federico Félix. Amb tot, la data de 2015 sembla molt optimista a la vista de l'estat de les obres: al nord de València, cap a Castelló, encara hi ha obres pendents d'iniciar o fins i tot d'adjudicar; al sud el tram entre València i La Encina té feta la plataforma però falta instal·lar-hi la infraestructura, mentre que el tros entre Alacant i Elx està en obres.

Martínez Mourin, conseller delegat de la consultora ferroviària Eurogestion. Segons Martínez Mourin, "la pitjor manera d'utilitzar una infraestructura és no utilitzar-la". Per la seua banda, el diputat de CiU Pere Macias té algunes objeccions a la manera com s'ha fet la liberalització, però opina que, en essència, aquesta serà bona per al sistema i per als usuaris gràcies a "la baixada de preus dels bitllets per la competència".

**Trencar el monopoli.** El que sí que és segur és que les intencions del Go-

## Una 'mascletà' que ha quedat en traca

Com va passar fa temps amb l'autovia A-3, la consecució de l'AVE entre Madrid i València va convertir-se durant la primera dècada de 2000 en una obsessió per a l'empresariat indígena. La inauguració de la línia, el 18 de desembre de 2010, després d'haver-hi invertit 6.600 milions d'euros, fou àmpliament festejat per la classe política i empresarial del País Valencià, convençuts com estaven que les sigles AVE eren sinònim de progrés i prosperitat. En el discurs de l'aleshores president de la Generalitat, Francisco Camps, l'arribada de la gran velocitat servia per reforçar l'Eix de la Prosperitat que, en la seua particular geovisió, conformaven Madrid, País Valencià i les Illes.

Quasi quatre anys després de l'arribada del primer AVE, tothom, a València, coincideix en els efectes benèfics que ha tingut aquest mitjà de transport. Els trens de gran velocitat han millorat la connectivitat entre les dues ciutats i han contribuït a dinamitzar l'activitat turística.

Amb tot, però, el pas del temps ha apaivagat l'eufòria inicial. "Aquesta és una línia amb molt de potencial, però les expectatives eren exagerades: pensàvem que seria una *mascletà* i de moment només és una traca", reco-



**D'esquerra a dreta, Milagrosa Martínez, ex-presidenta de les Corts Valencianes; Ricardo Peralta, ex-delegat del Govern al País Valencià; Francisco Camps, ex-president de la Generalitat; Rita Barberà, alcaldessa de València i José Blanco, ex-ministre de Foment, el dia de la inauguració de la línia de gran velocitat entre Madrid i València, el 18 de desembre de 2010.**

neix l'empresari Federico Félix, qui va liderar la reivindicació per aquesta infraestructura a través de la Fundació Pro-AVE. La imatge idealitzada del valencià que podria anar a treballar a Madrid tots els dies i tornar a dormir a València s'ha esfumat. O la imatge de les hordes de madrilenys que vindrien a menjar-se una paella per després tornar-se'n per veure un partit al San-

tiago Bernabéu. L'AVE, és cert, ha facilitat el transport de persones, però els alts preus dels passatges no el fan assequible a totes les butxaques. Només quan Renfe ha iniciat una política de baixada de preus se n'ha animat la venda.

En l'àmbit del turisme les percepcions són diverses. Perquè l'AVE és molt eficient a l'hora d'unir punts (Madrid i

vern comporten obrir el meló de la competència d'una manera controlada. Així doncs, només concedirà un títol habilitant. O el que és el mateix: permetrà només a una empresa competir amb Renfe pel transport de passatgers en el trajecte entre Madrid i València i Alacant. ACS, Acciona, Comsa, Ferrovial, Azvi, Alsa, Logitrain, Globalia, la família Lara i el grup Deutsche Bahn figuren entre les companyies candidates a rivalitzar amb Renfe, segons apuntava recentment el diari econòmic *Cinco Días*.

Aquestes empreses estan pressionant el ministeri perquè abaixe el cànon que, qui n'isca guanyadora, haurà de pagar a Adif (Adif és l'empresa pública encarregada de la construcció de la

infraestructura i de la seua posterior gestió) per l'ús de la infraestructura. En l'actualitat, més del 40% dels ingressos de Renfe es destinen a pagar el cànon que li aplica Adif. La lluita de les companyies interessades implica que Foment reduísca aquesta quantia. S'ha de tenir en compte, d'una altra banda, que l'empresa guanyadora del concurs haurà de comprar i alquilar el material rodant, les locomotores i els vagons a la mateixa Adif.

Aquest condicionant, apunta el professor Daniel Albalade, podria arruïnar la liberalització, com ja va passar en el cas del transport ferroviari de mercaderies. Aquest es va liberalitzar l'any 2005, però els entebancs que ha posat

Renfe a l'entrada de competidors ha provocat que nou anys després la iniciativa privada només transporte el 20% del total de mercaderies ferroviàries a l'estat. "Si l'operador públic manté una posició de domini, correm el risc d'obtenir el mateix fracàs", adverteix.

**El laboratori valencià.** Així doncs, que els ACS i companyia es mantinguen en la cursa dependrà en bona mesura del cànon que finalment s'establisca i del preu que facen pagar per la compra o el lloguer del material rodant. Aquestes dues variables seran fonamentals per determinar l'interès de les firmes. És clar que no s'ha de perdre de vista que la línia Madrid-

València ciutat o Madrid i Alacant ciutat –la línia a Alacant es va inaugurar el juny de 2013– però no tant quan la destinació és un municipi de costa, ja siga Gandia, Xàbia o Dénia. “Per a les vacances en família o d’estiu, el cotxe continua sent l’opció majoritària perquè és més còmode i, sobretot, més barat”, apunta Antoni Mayor, president de la patronal hotelera d’Alacant i Costa Blanca (Hosbec). En canvi, concedeix Mayor, “l’AVE ha dinamitzat el turisme de cap de setmana”. Per la seua banda, Luis Martí, president de la patronal hotelera de València creu que l’AVE ha complert les expectatives inicials. “L’impacte ha estat molt positiu. S’ha incrementat el nombre de turistes de Madrid i ens ha apropat a l’aeroport de Barajas, amb les connexions que això comporta”. Martí no amaga que la gran velocitat ha tingut un impacte negatiu en les pernотacions perquè el turista té més facilitats per anar i tornar en un mateix dia, però això “ha estat compensat per l’increment de turistes”

“Crec que, globalment, n’hem d’estar satisfets. Va ser una inversió justificada”, opina l’empresari Federico Félix, per a qui la liberalització de la línia és “una bona notícia”. “Si es posen unes condicions raonables, estic segur que la gestió privada millorarà el servei que ara s’ofereix.”

Llevant (l’any passat va moure 3,4 milions de passatgers) no és, ni de bon tros, la més atractiva per a la iniciativa privada. Les rutes Madrid-Sevilla i, sobretot, Madrid-Barcelona (que el 2013 va transportar vora vuit milions de passatgers) serien un mos molt més abellidor per a la iniciativa privada. Tanmateix, Foment s’ha estimat més utilitzar la Madrid-Llevant com conillet d’Índies, una opció que, a parer de Juan Manuel Martínez Mourin, de la consultora Eurogestion, “és proteccionista”. “Liberalitzar una línia que porta tan poc de temps operant-se i que encara està per sota del llindar de rendibilitat no té sentit”, critica. I hi afegeix: “Liberalitzar a mitges no és

liberalitzar, i passar d’un oligopoli a un duopoli a penes millora res”. En l’opinió del diputat Pere Macias, el Govern de Mariano Rajoy “no té una voluntat real de liberalitzar”. L’un i l’altre són, per contra, partidaris que la liberalització s’aplique a totes les línies i amb la possibilitat que hi haja més d’un rival per a Renfe. Els usuaris es beneficiarien d’una baixada de preus i d’una millora en el servei com, asseguren, ja ha passat en altres països europeus. “També Renfe se’n beneficiaria –argumenta Martínez Mourin–. Mira, si no, què va ocórrer amb Telefónica: va passar de ser una empresa rànica i anquilosada a ser una multinacional líder a Hispano-amèrica”. El diputat José Luis Ábalos, per la seua part, opina tot just el contrari: l’entrada de competència, diu, “no reportarà beneficis ni als usuaris ni al sistema” i evoca l’exemple de la privatització del transport de viatgers per ferrocarril a la Gran Bretanya impulsat per Margaret Thatcher.

Per a l’expert de la Universitat de Barcelona Daniel Albalate, la clau de

volta de la liberalització és la demanda. “L’èxit de la liberalització depèn en bona mesura de la demanda”, apunta. I adverteix: “El problema de la línia Madrid-Llevant és que no hi ha gaire marge perquè la demanda creixi”.

Siga com siga, Martínez Mourin està convençut que l’entrada de més empreses al mercat de transport de passatgers permetrà rendibilitzar una infraestructura, la de la línia de gran velocitat, que, darrerament, ha estat àmpliament criticada pel seu alt cost. “El pagament dels cànons i dels impostos corresponents permetria ingressar diners a l’erari públic”, diu. Tanmateix, el professor Daniel Albalate, que ha passat moltes hores estudiant els ets i els uts de la gran velocitat, no veu que l’equació siga del tot perfecta. “Liberalitzar no contribuirà a recuperar l’enorme inversió que s’ha fet –assevera–. Els beneficis mai no compensaran la inversió. La bombolla de la gran velocitat la continuaran pagant els nostres néts.”

*Violeta Tena*

ARA ÉS L'HORA D'ESCOLTAR TOTHOM

# FES-TE VOLUNTARI PER UN PAÍS NOU

**L'11 de setembre el món ha sentit la nostra veu**

Volem fer un país nou on tothom hi participi. Per això, abans del 9N, **necessitem 100.000 voluntaris** per anar, porta per porta, a escoltar com volem que sigui el nostre nou país.

No volem convèncer ningú. Volem parlar amb tothom. Amb només una tarda de la teua vida formaràs part d'aquest moment històric.

**ELLS I MÉS DE 27.000 PERSONES JA SÓN VOLUNTARIS**



**Toni Soler** voluntari



**Txé Arana** voluntaria



**Quim Monzó** voluntari



Fes-te voluntari a [www.araeshora.cat](http://www.araeshora.cat)



**ARA ÉS L'HORA**  
UNITS PER UN PAÍS NOU