

“Desgraciadament, el desastre de l’AVE té el vist-i-plau ciutadà”

El Govern espanyol ha anunciat en els Pressupostos del 2015 una partida de 3.561 milions d’euros —un 48% més que el 2014— per construir 1.000 quilòmetres més de vies d’alta velocitat, malgrat que les línies actuals no són rendibles. És una decisió exclusivament en clau electoral, o hi ha argumentacions socials i/o econòmiques justificades?

—Aquesta política no és pas nova, Madrid va començar a construir l’alta velocitat l’any 1978 i la va inaugurar el 1992. Tots els executius espanyols, sense excepció, han rivalitzat amb entusiasme per construir la xarxa ferroviària d’alta velocitat espanyola sense cap mirament a l’hora d’abocar-hi diners públics. I tot i que és una evidència que l’AVE és un fracàs i un pou sense fons d’inversions perdudes, pràcticament hi ha unanimitat política que construir la xarxa ha estat, és i continuarà sent un encert.

—Majoritàriament, la ciutadania també ho considera un encert... No hi ha protestes contra aquestes inversions, al contrari, s’organitzen manifestacions reclamant més estacions d’AVE en determinades poblacions i exigeixen als seus polítics que els prometin una estació si guanya les eleccions el seu partit a nivell estatal.

—Aquest és el gran drama! Desgraciadament, el desastre de l’AVE espanyol té el vist-i-plau ciutadà, és el resultat d’un gran consens social, que per cert seria digne de millors causes. Aquesta complaença social ha permès que l’Estat hagi invertit uns 50.000 milions d’euros del pressupost públic en aquesta tecnologia. I en gastarà gairebé

Ginés de Rus
Mendoza és catedràtic d’economia aplicada de la Universitat de Las Palmas de Gran Canaria i coordinador de l’Àrea d’Investigació en Infraestructures i Transports de FEDEA. També ha estat assessor en l’avaluació econòmica d’inversions públiques per a la Comissió Europea i el Banc Mundial, entre d’altres, i ha publicat diversos estudis sobre l’anàlisi cost-benefici de grans infraestructures al món.

4.000 més aquest any sense que passi absolutament res.

—La política espanyola d’infraestructures s’ha basat, precisament, més en la utilització política de les obres públiques de transport que no pas en la viabilitat econòmica i social dels projectes?

—Certament, a Espanya hi ha poca tradició d’avaluació econòmica en tots els camps d’actuació. Si busquem a l’hemeroteca veurem que tots els governs han utilitzat estudis d’impacte poc rigorosos per justificar la decisió política d’invertir en un projecte per comptes d’avaluar els costos i beneficis de les noves línies. No són conscients, o no ho volen ser, que estan prenent una decisió política de llarg abast, i que, per tant, hauria de prendre’s amb fonaments de racionalitat econòmica.

—En quina circumstància una línia d’alta velocitat estaria justificada a l’Estat espanyol a hores d’ara?

—Si els volums de trànsit fossin molt superiors als actuals i el desviament de trànsit es produís des de les infraestructures alternatives congestionades o amb forts externalitats negatives. Cap d’aquestes condicions no es dona a Espanya en aquest moment. Tampoc en els 1.000 quilòmetres planificats per a aquest 2015.

—Vostè ha apuntat en diversos estudis que el problema de l’AVE, més que del cost de construcció o de tecnologia, és de falta de passatgers. El tren convencional, el cotxe i la sobresaturació d’aeroports cobreixen àmpliament la demanda que pugui haver-hi?

—Efectivament. La demanda és molt feble i no permet justificar unes infraestructures amb costos fixos de construcció tan elevats. Amb cinc milions de viatgers en la línia de més trànsit, la de Barcelona-Madrid, és impossible cobrir costos. Un preu del bitllet igual al cost mitjà del viatge seria tan elevat que pràcticament ningú estaria disposat a deixar l’avió o el cotxe per viatjar en tren.

—Els estàndards internacionals de rendibilitat de l’alta velocitat se situen en 20 milions de passatgers l’any. Amb aquest criteri, l’Estat espanyol no necessita AVE en cap punt.

—Es pot donar el cas que es construïxi una línia d’alta velocitat perquè hi hagi una justificació social i no estrictament econòmica, com ha passat amb algun aeroport. Però, en general, cap línia no està justificada amb un trànsit de passatgers tan baix, perquè mai no serà rendible i ja hi ha altres mitjans de transport que cobreixen el trajecte. La línia Barcelona-Madrid, dels 5 milions

de passatgers només 3 milions van efectivament de Barcelona a Madrid, una dada que hauria de fer reflexionar el Ministeri de Foment.

Des de la Fundació d'Estudis d'Economia Aplicada (FEDEA) estem ultimant una investigació sobre la rendibilitat financera i econòmica de les línies a Espanya a partir de les escasses dades disponibles que facilita l'administració pública. Els resultats preliminars confirmen allò que ja vam obtenir en els primers estudis, que els costos econòmics de construir línies d'alta velocitat a Espanya superen àmpliament els beneficis socials que reporten. Però ja hem vist que cap Govern espanyol no detecta les alarmes.

—**Aprècia cap diferència en la política d'infraestructures dels governs del PSOE i del PP?**

—No hi trobo cap diferència! El *lobby* ferroviari públic-privat és molt potent i l'alta velocitat va ser l'oportunitat de fugir endavant quan el pes del ferrocarril a Espanya baixava del 4% del tràfic total, tant en viatgers com en mercaderies. A més, l'AVE és rendible electoralment en un país on el ciutadà no acaba d'entendre que la despesa pública per a aquesta infraestructura surt de les seves butxaques. Fins que els ciutadans no entenguin bé això, els polítics continuaran utilitzant l'AVE i altres infraestructures per tenir content el públic.

—**Durant el boom econòmic del 2000-2007, però també en plena crisi econòmica i financera, l'Estat ha continuat invertint en infraestructures faraòniques, i avui hi ha aeroports sense vols comercials, estacions d'AVE tancades i túnels tapiats. Brussel·les ha fet un toc d'alerta, però paradoxalment continua donant diners a Espanya per a més infraestructures. Enguany, 256 milions per a l'AVE...**

—La Comissió Europea ha finançat projectes d'infraestructures poc justificats. Només cal llegir els informes del Tribunal de Comptes europeu, o els estudis d'avaluació *ex-post* —quan la infraestructura ja està feta— de la mateixa Comissió, per veure que això és així. Els incentius que Brussel·les introdueix quan decideix cofinançar a fons perdut projectes nacionals sense massa exigència en l'avaluació *ex-ante* —abans de començar l'obra— produ-



Ginés de Rus és especialista en l'anàlisi de la rendibilitat social i econòmica dels transports.

eix aquests efectes indesitjables, que en el cas d'Espanya són la duplicitat d'infraestructures i el cost brutal de manteniment associat que paguem tots els contribuents sense pensar-hi ni un segon. Tenim aeroports ja construïts i que servien el trànsit punt a punt entre ciutats que ara perden activitat, i si es compara el creixement de la demanda de l'alta velocitat es veu que està perfectament correlacionada amb el descens del trànsit domèstic aeroportuari.

—**Un dels arguments més recurrents per defensar la inversió en alta velocitat és el menor impacte mediambiental, però hi ha estudis que demostren que, si es computa també el període de construcció, ja no és un transport verd.**

—Sí, és cert, construir i explotar una línia d'alta velocitat té en principi un impacte mediambiental negatiu considerable, des del sòl que ocupa, l'efecte barrera que produeix en el territori i la contaminació acústica, visual i atmosfèrica. Concentrant-se exclusivament en l'impacte sobre l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, que és el que sol aparèixer en el discurs polític sobre les virtuts ecològiques de l'AVE, el professor suec Per Kågeson ha calculat

l'estalvi per a una línia de 500 km —amb supòsits molt favorables de volum de demanda, ocupació i desviació de trànsit, sense incloure la contaminació durant la construcció— en 90.000 tones de reducció d'emissions l'any. Una xifra insignificant tenint en compte que la construcció d'una línia d'aquesta longitud pot suposar diversos milions de tones de CO₂.

—**Hi ha països amb una densitat de població molt més elevada que no tenen alta velocitat o que s'ho estan pensant molt. Per exemple, Portugal ha aparcat definitivament la línia Lisboa-Madrid. Quins criteris han de regir la decisió de tenir o no alta velocitat?**

—Molt simple, aplicar els principis econòmics bàsics: invertir diners públics quan els beneficis socials esperats siguin més grans que els costos socials, sense oblidar que els costos socials són els beneficis socials perduts en la millor alternativa per a aquests fons públics. No creuen vostès que a Espanya hi ha altres necessitats socials on els 50.000 milions d'euros invertits en alta velocitat podrien generar més benestar?

Gemma Aguilera