LA VANGUARDIA
BARCELONA
27/03/12
Prensa: Diaria
Tirada: 233.229 Ejemplares
Difusión: 200.370 Ejemplares
Cód: 56250159
Página: 49
Sección: ECONOMÍA Valor: 4.539,00 € Área (cm2): 283,7 Ocupación: 28,72 % Documento: 1/1 Autor: Germà \ ZJ Bel ¡¿,'¿¿ Núm. Lectores: 951000



Germà Bel

¿Ya volvemos a ser ricos?

El Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat han pactado reactivar la conexión del Trambaix y el Trambesòs, descartando la conexión por la Diagonal, y sopesando dos posibilidades alternativas entre Francesc Macià y Glòries.

Esta noticia me ha dado dos alegrías. Una personal y directa: ambos trazados proporcionan una oferta de transporte de gran calidad para mi viaje diario hasta mi lugar de trabajo habitual. Otra más colectiva e implícita: esto debe señalar que están a punto de acabar las duras restricciones presupuestarias que nos afligen. Sólo de esa manera se puede entender que se opte por emplear unos recursos, hasta ahora mismo tan escasos, en una obra que aportará muy poco a la movilidad metropolitana y que legará a las haciendas local y autonómica una sucesión casi eterna de grandes déficits financieros.

Al parecer, las autoridades consideran esta conexión una de las inversiones con mayor tasa de rentabilidad social entre las pendientes en Catalunya. Si se guían por el análisis coste-beneficio usado para la consulta sobre el tranvía por la Diagonal en el 2010, les sugiero que hagan lo siguiente: recuperen a las decenas de miles de usuarios diarios de coche que serían expulsados por el tranvía, que quedaron volatilizados del análisis, y reintégrenlos en las vías adyacentes a las del trazado del tranvía, con sus pérdidas de tiempo y las de quienes ya circulan en esas vías, por el aumento de la congestión. La tasa de retorno social se les caerá a los pies.

Y qué decir sobre el retorno económico-financiero. Ya se ha mencionado en otras ocasiones que encontrar información local sobre los costes reales del tranvía es misión imposible. Pero no estamos

El retorno económico del Trambaix y el Trambesòs los convierte en el peor transporte de Barcelona

del todo a ciegas. Gracias al último Observatorio de la Movilidad Metropolitana (Ministerio de Fomento) publicado (2011, p. 59) sabemos que en el 2009 el tranvía de Barcelona ingresó 11,43 millones, y tuvo unos costes operativos de 26,73 millones. Los ingresos cubrieron el 43% de los costes operativos. El coste total (financieros incluidos) llegó a 58,41 millones, por lo que la subvención fue de 46,98 millones, es decir el 176% (o sea, casi el doble) de los costes de operación. En resumen, el tranvía ingresó 0,48 euros y nos costó 2,44 euros por pasajero. Cifra bastante estable, por cierto. Es, de lejos, el peor de los modos de transporte en Barcelona desde el punto de vista financiero. Toda una sangría, dado el servicio que presta.

Un consejo útil se impone. Elabore la Conselleria (la de Economia) un análisis coste-beneficio robusto del proyecto. Además, encargue un análisis externo a algún grupo reconocido en la materia, preferentemente de fuera de Catalunya, para que no espere futuros encargos de consultoría en caso de aprobación del proyecto. Y compare el retorno social del proyecto (¿positivo?) con inversiones alternativas en salud o con la recuperación de la sexta hora en educación primaria. Será una buena forma de saber si, después de todo, hemos aprendido algo.