

SENSE SOLUCIÓ, PERQUÈ NO ÉS PROBLEMA
Germà Bel
(Publicat a *La Vanguardia*, el 27 de gener de 2015)

Aquesta setmana toca crònica d'esdeveniments relacionats amb l'Alta Velocitat -AV-, puix s'anuncien per a l'any electoral del 2015 moltes inauguracions de servei i estacions més o menys vinculats amb l'AV, en fins a 8 capitals de província. En aquest context, Gemma Aguilera publicava una crònica amb títol "Segòvia, 348 passatgers: La veritat sobre l'AVE", impecable des del punt de vista tècnic. En efecte, l'estació d'AV de Segòvia acollia 348 passatgers del producte AVE ofert per Renfe en tot 2014, i en ampliació interior es completava que amb altres serveis de Renfe de menors prestacions usaven la mateixa estació unes desenes de milers de passatgers. El titular va aixecar gran polseguera a la xarxa: se li atribuïa inducció a l'error, a l'esquivar el nombre real d'usuaris de l'estació. Aquesta crítica òbvia el fet central: la nova estació per AV en ample internacional (UIC) només era necessària per al producte AVE. Per a la resta de productes de velocitat alta de Renfe n'hi havia prou amb modernitzar la xarxa convencional i usar l'estació ja existent. És clar que la línia d'AV en ample UIC a Segòvia va de pas al Nord-oest, però això -lluny d'alleujar el despropòsit- l'augmenta. Aquest tipus de discussions, quan són suscitades per catalans, finalitzen amb l'acusació que com aquests ja tenen AVE no volen que el tingui ningú més, perquè són uns insolidaris.

Ara viatgem (amb avió) a París, on la setmana passada es va celebrar una reunió científica sobre AV organitzada per la Universitat de Paris Est. En el seu treball sobre França, Yves Crozet -potser el millor expert francès - va qüestionar l'extensió de la xarxa francesa després dels èxits inicials, i va avalar la decisió de suspendre tots els nous projectes en marxa, excepte la finalització del París-Bordeus. I això que França té bastant menys km que Espanya, però cinc vegades més trànsit. Amb tot, Espanya va ser la 'estrella' del programa. Fins a quatre treballs proposaven noves inversions per millorar el servei del trànsit directe entre les capitals castellà-manxegues (es recorden dels 19 passatgers de la Toledo-Cuenca-Albacete?), O de Ciudad Real amb Valladolid (sic). Davant d'aquestes i altres propostes d'augment d'oferta, Ken Button i Roger Vickerman, dos dels més grans economistes de transport, no deixaven de preguntar: "Però, ¿on és la demanda? Vostès tenen el 24% d'atur, però en els seus treballs no estan les persones que han de viatjar. ¿On és la demanda?". Òbviament, aquestes objeccions no es podien despatxar amb la frase: vostès ja tenen AVE a totes les províncies i són uns insolidaris.

Corol·lari: diuen els entusiastes de l'AV a Espanya que els economistes crítics no mirem a llarg termini. Error. Precisament, mirant a llarg termini ens entra l'angoixa: està molt estesa la idea que el problema no és el que s'ha fet malament, sinó que la gent no el fa servir bastant, amb el bo que és. Per tant, el problema és aconseguir que s'usi més l'AV. En general, en lloc de solucionar problemes, l'ús de les infraestructures a Espanya s'ha convertit en un problema en si mateix. I és bastant clar que quan hi hagi una altra modernització tecnològica tornarem a fer-la grossa. Al cap i a la fi, ja va per dos segles i mig fent-ho així.

SIN SOLUCIÓN, PORQUE NO ES PROBLEMA
Germà Bel
(Publicado en *La Vanguardia*, el 27 de enero de 2015)

Esta semana toca crónica de eventos relacionados con la Alta Velocidad –AV-, pues se anuncian para el año electoral de 2015 muchas inauguraciones de servicio y estaciones más o menos vinculados con la AV, en hasta 8 capitales de provincia. En este contexto, Gemma Aguilera publicaba una crónica con título “Segovia, 348 pasajeros: La verdad sobre el AVE”, impecable desde el punto de vista técnico. En efecto, la estación de AV de Segovia acogía 348 pasajeros del producto AVE ofrecido por RENFE en todo 2014, y en ampliación interior se daba cuenta que con otros servicios de Renfe de menores prestaciones usaban la misma estación varias decenas de miles de pasajeros. El titular levantó gran polvareda en la red: se le atribuía inducción al error, al soslayar el número real de usuarios de la estación. Esta crítica obvia el hecho central: la nueva estación para AV en ancho internacional (UIC) solo era necesaria para el producto AVE. Para el resto de productos de velocidad alta de Renfe bastaba con modernizar la red convencional y usar la estación ya existente. Claro que la línea de AV en ancho UIC en Segovia va de paso al Noroeste, pero esto –lejos de aliviar el despropósito- lo aumenta. Este tipo de discusiones, cuando son suscitadas por catalanes, finalizan con la acusación de que como éstos ya tienen AVE no quieren que lo tenga nadie más, porque son unos insolidarios.

Ahora viajamos (en avión) a París, donde la semana pasada se celebró una reunión científica sobre AV organizada por la Universidad de Paris Este. En su trabajo sobre Francia, Yves Crozet –quizás el mejor experto francés - cuestionó la extensión de la red francesa tras los éxitos iniciales, y avaló la decisión de suspender todos los nuevos proyectos en marcha, excepto la finalización del París-Burdeos. Y eso que Francia tiene bastante menos km que España, pero cinco veces más tráfico. Con todo, España fue la ‘estrella’ del programa. Hasta cuatro trabajos proponían nuevas inversiones para mejorar el servicio del tráfico directo entre las capitales castellano-manchegas (¿se acuerdan de los 19 pasajeros de la Toledo-Cuenca-Albacete?), o de Ciudad Real con Valladolid (sic). Ante estas y otras propuestas de aumento de oferta, Ken Button y Roger Vickerman, dos de los más grandes economistas de transporte, no dejaban de preguntar: “Pero ¿dónde está la demanda? Ustedes tienen el 24% de paro, pero en sus trabajos no están las personas que han de viajar ¿Dónde está la demanda?”. Obviamente, estas objeciones no se podían despachar con la frase: ustedes ya tienen AVE en todas las provincias y son unos insolidarios.

Corolario: dicen los entusiastas de la AV en España que los economistas críticos no miramos a largo plazo. Error. Precisamente, mirando a largo plazo nos entra la angustia: está muy extendida la idea de que el problema no es lo que se ha hecho mal, sino que la gente no lo usa bastante, con lo bueno que es. Por tanto, el problema es conseguir que se use más la AV. En general, en lugar de solucionar problemas, el uso de las infraestructuras en España se ha convertido en un problema en sí mismo. Y es bastante claro que cuando haya otra modernización tecnológica volveremos a las andadas. Al fin y al cabo, ya va para dos siglos y medio haciéndolo así.