

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.