

EL MILLOR ENCARA NO HA ARRIBAT
Germà Bel
(Publicat a *La Vanguardia*, 29 de març de 2015)

FEDEA ha publicat *Contabilidad Financiera y Social de la Alta Velocidad en España*, de Ofelia Betancor i Gerard Llobet, informe que s'afegeix al publicat fa un mes, *La experiencia internacional en alta velocidad ferroviaria*, de Daniel Albalate i Germà Bel. Aquest revisava l'experiència internacional d'AV, i mostrava la precarietat de les dades de l'AV a Espanya per comparació amb el que hem après de la resta del Món. Ara Betancor i Llobet analitzen quatre corredors d'AV a Espanya, en la primera anàlisi financera i social amb dades reals. Amb les dades que es coneixen, i amb supòsits favorables a l'AV per les que ADIF i RENFE no fan públiques (ja saben, per transparència informativa no ens donen premis). Els autors fan be d'usar supòsits favorables per l'AV, cobrint-se de potencials crítiques d'interessats i creients.

Amb tot, els resultats són demolidors. El corredor Madrid-Barcelona pot ser recuperi un 46% del cost d'inversió. Els Madrid-Andalusia i Madrid-València recuperaran el 10%, i el Madrid-Nord res; fins i tot té dèficit en l'operació. De fet, usant supòsits menys favorables a l'AV, pot ser ni Madrid-Andalusia ni Madrid-València recuperarien costos variables. I en afegir beneficis i costos socials la millora és només marginal, com es podia preveure.

Els creients en l'AV encara tenen dos claus on agarrar-se. Primer, som els més moderns de tots. Segon, l'AV no és la única modalitat d'inversió que fa perdre benestar social a Espanya. Si llegeixen "When supply travels far beyond demand: Causes of oversupply in Spain's transport infrastructure" (Albalate, Bel i Fageda, a *Transport Policy*), veuran que l'excés ha estat sistèmic en tots els modes de transport interurbans. Clar que l'AV costa tant que s'emporta la palma. I ja veuran quan s'avaluen les línies en construcció. Com deia Sinatra, *The best is yet to come*.