

LO MEJOR ESTÁ AÚN POR LLEGAR
Germà Bel
(Publicado en *La Vanguardia*, 29 de marzo de 2015)

FEDEA ha publicado *Contabilidad Financiera y Social de la Alta Velocidad en España*, de Ofelia Betancor y Gerard Llobet, informe que se añade al publicado hace un mes, *La experiencia internacional en alta velocidad ferroviaria*, de Daniel Albalate y Germà Bel. Éste revisaba la experiencia internacional de AV, y mostraba la precariedad de los datos de la AV en España en comparación con lo que hemos aprendido del resto del Mundo. Ahora Betancor y Llobet analizan cuatro corredores de AV en España, en el primer análisis financiero y social con datos reales. Con los datos que se conocen, y con supuestos favorables al AV para los que ADIF y RENFE no hacen públicos (ya saben, por transparencia informativa no nos dan premios). Los autores hacen bien usando supuestos favorables para la AV, cubriéndose de potenciales críticas de interesados y creyentes.

Con todo, los resultados son demoledores. El corredor Madrid-Barcelona quizás recupere un 46% del coste de inversión. Los Madrid-Andalucía y Madrid-Valencia recuperarán el 10%, y el Madrid-Norte nada; incluso tiene déficit en la operación. De hecho, usando supuestos menos favorables a la AV, quizás ni Madrid-Andalucía ni Madrid-Valencia recuperarían costes variables. Y al añadir beneficios y costes sociales la mejora es sólo marginal, como se podía prever.

Los creyentes en la AV aún tienen dos clavos donde agarrarse. Primero, somos los más modernos de todos. Segundo, la AV no es el único tipo de inversión que hace perder bienestar social en España. Si leen "When supply travels far beyond demand: Causes of oversupply in Spain's transport infrastructure" (Albalate, Bel y Fageda, en *Transport Policy*), verán que el exceso ha sido sistémico en todos los modos de transporte interurbanos. Claro que la AV cuesta tanto que se lleva la palma. Y ya verán cuando se evalúen las líneas en construcción. Como decía Sinatra, *The best is yet to come*.