

BUENO, BONITO Y CARO, MUY CARO
GERMÀ BEL
(El Periódico, 9 de enero de 2007)

El AVE ya ha llegado a Tarragona, cumpliendo la previsión del gobierno central. No está nada mal; la anterior fase de la llegada del AVE a Cataluña, hasta Lleida, entró en servicio tarde y mal, en una de las muestras más claras de incompetencia del gobierno del PP.

El AVE es muy rápido, lo que es bueno para sus usuarios. El viaje Tarragona-Madrid se reduce en 75 minutos; un ahorro de tiempo impresionante. Esto hará que muy poca gente se desplace al aeropuerto del Prat para volar al centro de la península. En distancias del tipo Madrid-Tarragona la superioridad del AVE sobre el avión es manifiesta. De hecho, el efecto del AVE sobre el avión ya muestra precedentes claros: tras la entrada en servicio del AVE Madrid-Zaragoza-Lleida se produjo una reducción drástica de vuelos Zaragoza-Madrid, y se eliminó el único vuelo Zaragoza-Barcelona. La expansión del AVE por toda la península supondrá un golpe duro sobre los aeropuertos de tamaño pequeño cuya oferta de vuelos se base en el tráfico con Madrid.

Esto muestra que los impactos económicos del AVE pueden ser grandes. Pero algunas expectativas exageradas no se han cumplido: Por ejemplo, el Pirineo de Lleida no se ha convertido en la playa de invierno de Madrid. Los efectos reales de las infraestructuras no son mágicos. Una infraestructura puede generar algo de movimiento adicional por si misma. Pero, los efectos que genera son fuertes cuando se solventan o se previenen cuellos de botellas que ya han degradado el servicio. ¿Es este el caso del AVE? No. Su trayecto principal, Madrid-Barcelona, está muy bien servido con la oferta aérea, sobre todo tras el aumento de servicio derivado de las nuevas terminales de Barajas y El Prat. En este sentido, el AVE no resolverá ningún cuello de botella de alta intensidad.

Como es lógico, el AVE tendrá algunos efectos de tipo muy singular, sobre todo en cambios de residencia. Pero este impacto –que puede ser relevante cerca de la estación del Camp-, lo será mucho menor en ciudades mayores. En términos agregados el efecto será irrelevante. Al fin y al cabo, la llegada del AVE no es lo mismo que la llegada del tren en la segunda mitad del siglo XIX; aunque a veces parece que lo fuese a ser, dadas las expectativas generadas.

¿Por qué es tan competitivo el AVE? Primero, porque además de bueno (rápido) es bonito (práctico y cómodo). Suele dejar en los centros urbanos (no en el caso del Camp), y permite trabajar o socializar con más comodidad que el avión. Segundo, porque el precio está muy subvencionado. Gran parte del coste de la infraestructura se paga con fondos públicos y no se recupera con el billete. Es lógico (aunque no necesariamente bueno): Si los precios del AVE reflejasen su coste real no podría competir con el avión. De hecho, la inversión no se habría hecho. O, mejor dicho, no se habría hecho este tipo de inversión.

Una costumbre sensata es pensar cuánto cuesta una cosa, y qué otras cosas alternativas podrían hacerse con esos recursos, sobre todo en casos como el del AVE, que se paga en buena parte con fondos públicos. Pues bien; no hace falta darle muchas vueltas: la inversión en el AVE es la menos productiva entre las inversiones en ferroviarias. Al cabo, se emplea un volumen ingente de recursos públicos para que algunos miles de personas cada día tengan ahorros de tiempo que sólo son relevantes al compararlos con el pésimo servicio que han llegado a tener vías muy degradadas, como la Zaragoza-Barcelona.

Pero los ahorros de tiempo también habrían sido muy importantes con una modernización adecuada de la vía convencional, y con un gasto muy inferior. Los recursos ahorrados podrían haberse dedicado a inversiones más productivas, como evitar el colapso del ferrocarril de cercanías, en el que cientos de miles de usuarios pierden mucho tiempo (¡cada día!). O como la modernización del transporte de mercancías por ferrocarril, por ejemplo invirtiendo en las imprescindibles conexiones con las zonas portuarias. Por cierto, cercanías y mercancías son los servicios ferroviarios más productivos, y que más contribuyen a la sostenibilidad. Además, desde el punto de vista del impacto social y territorial, nada mejor que invertir en las redes y servicios regionales, que son las que mejor articulan el territorio.

En fin, estos días son apropiados para felicitar a todos los lectores el nuevo año, y también para felicitar –aunque sean muy pocos- a los usuarios del AVE por la llegada del servicio a Tarragona (y a Barcelona, antes del fin de 2007). Quizás entonces ya se pueda invertir en infraestructuras y servicios que afectan a muchísimos más usuarios, y que tienen mucho más efecto sobre la productividad (cercanías y mercancías) y sobre la cohesión territorial (regionales).

Claro que queda suelto un pequeño cascabel que alguien debería ponerle al gato: el plan de expansión del AVE por España es inmenso, sin parangón en el Mundo. De hecho, se prevé dedicar al AVE casi 3 de cada 4 euros invertidos en ferrocarril hasta 2020. Esto significa casi 1 de cada 3 euros de la inversión total en infraestructuras de transporte. Probablemente, en 2020 casi todos los españoles podrán viajar muy rápido al centro de la península. Pero ¿se habrán resuelto adecuadamente los problemas más importantes y urgentes del transporte terrestre?