

AVE radial, red artificial

Daniel Albalade

El Periódico 19/12/2010

Zapatero cumplió. Con la entrada en servicio del AVE Madrid-Valencia, España ya es líder en kilómetros de alta velocidad en Europa y solo se ve superada por China a nivel mundial. Sin embargo, ni siquiera el gigante asiático puede competir si relativizamos la comparación por población o superficie. Ahora que ya tenemos la más larga, podemos preguntarnos por qué el resto de países no han participado en tan fulgurante competición.

Existen dos regularidades en las experiencias internacionales en la materia. La primera, que la selección de rutas se desarrolla en los corredores con mayor densidad de tráfico. Es así en Alemania, Francia o Japón, donde la demanda de tráfico multiplica en varias, muchas y muchísimas veces, respectivamente, la esmirriada demanda española y donde la rentabilidad de la inversión pública ha sido considerada. La segunda, que el diseño de la red ha reproducido de forma natural el grado de descentralización política y el sistema de ciudades, arrojando una red descentralizada en Alemania e Italia o una red centralizada, como la francesa en el gran París.

España, en cambio, rompe ambas regularidades. Primero, siendo el único país que usa como patrón la unión de todas las capitales de provincia con Madrid -curiosa política de transporte- y que la justifica con la cohesión territorial. No ha importado nunca la economía, y por eso el análisis coste/beneficio se ha mantenido al margen del proceso de decisión. Ni tampoco que los estudios muestren que la alta velocidad no aporta ningún valor adicional a los territorios. De hecho, dado su enorme coste, la Comisión Europea recomienda descartar cualquier proyecto con una demanda inicial inferior a nueve millones de pasajeros para una línea de 500 kilómetros. El AVE Barcelona-Madrid no llega a seis, y el Madrid-Valencia con suerte recibirá unos 3.6. ¿Pueden imaginar cuál será la demanda en otras rutas?

¿Por qué lo llamarán cohesión, cuando quieren decir centralización? Y es que España rompe también la segunda regularidad, porque ha fabricado artificialmente un modelo de red a la francesa a pesar de que su sistema de ciudades y su descentralización política son mucho más parecidos a los de Alemania e Italia. Eso explica que exista el corredor Madrid-Valencia (y muchos otros) pero que no se contemple la conexión Barcelona-Valencia. ¿Para qué vertebrar el principal corredor de tráfico cuando el interés general está en la cohesión, es decir, en la conexión con Madrid?

España será el país con la red más grande de un medio cómodo, rápido y fiable. ¿A quién le amarga un dulce? Pero su desmesurado coste supone una hipoteca demasiado pesada, y eso se ve agravado por un diseño de ordenación territorial que goza de buena salud,

como indica el consenso entre los grandes partidos. Aunque sería bueno que ahora que ya hemos descubierto que no somos tan ricos aceptáramos también que la alta velocidad ha sido un lujo por encima de nuestras posibilidades. Y que además ha servido a un solo objetivo: la centralización mediante la creación de una red artificial donde todos los caminos llevan a Madrid.