

Publicat el 13-10-2002 a "Diari Levante - EMV".

### **AVE: después de la foto**

Vicent Torres \*

El pasado día 2 el Presidente del Gobierno presenció la colocación de una traviesa en un campo de naranjos arrasado. La explanación realizada a toda prisa, en terrenos aún no expropiados, apenas daba para aparcar los coches oficiales y la carpa de los canapés. Un poco de balasto echado sobre tierra apisonada simulaba la plataforma ferroviaria. Decorado de risa para una mala película del oeste. Cerca, otro campo arrasado lucía asfalto nuevo y una gran "H" pintada, para el aterrizaje del helicóptero del Presidente. Al día siguiente, sólo tocaba limpiar y recoger: es todo virtual, aún no hay obras. Pero ya había desaparecido otro trozo de huerta, en aras del llamado "progreso". Dicen del AVE que es "Símbolo de la modernidad", "Esencial para el desarrollo de la Comunidad". Si esto es así, no se entiende porqué casi ningún otro país del mundo construye líneas especiales para Alta Velocidad.

Muchos pensamos que la propuesta de construir una nueva red ferroviaria exclusiva para la Alta Velocidad, separada e incompatible con la red general (con diferente ancho de vía) carece de sentido desde el punto de vista del transporte ferroviario, en España actualmente infrautilizado y pendiente de modernizar. Pero cumple otras funciones, como garantizar un volumen de obra fácil para las constructoras. Aunque esa inversión podía dedicarse mejor a otras cosas más urgentes: construir Institutos, pagar a los investigadores, mejorar el ferrocarril "realmente existente" (el que utilizará diariamente el 95% de los viajeros)... También se trata de poner docenas de "primeras traviesas". Con total desparpajo se promete una estación "de AVE" en todas las capitales de provincia peninsulares (47), para comunicarlas con Madrid. Cascos anuncia que tendremos la red de Alta Velocidad más grande del mundo. Es cierto. Pero cuando hacemos lo contrario que el resto del mundo, hay que preocuparse y hacerse algunas preguntas.

Lo que están haciendo otros países, es modernizar las líneas ferroviarias existentes para permitir circular trenes de Alta velocidad (es decir, que van a velocidades superiores a los 160 Kph, normalmente en el entorno de los 200 Kph), pero compartiendo las vías con el resto de los servicios. Así, en Alemania hay muy pocas líneas nuevas especiales para trenes de Alta Velocidad, en corredores muy congestionados. En el resto, cierto número de apartaderos sirven para facilitar el adelanto de los trenes más rápidos (no hay peligro en ello: los accidentes que han afectado recientemente a nuestro corredor mediterráneo evidencian otro tipo de problemas).

Francia abandonó su ambicioso plan de TGV, reciclándolo en unos pocos proyectos integrados en la red general, que el reciente gobierno conservador acaba de paralizar. La única línea nueva inaugurada (Lyon-Marsella) se atrasó 10 años por la oposición regional, teniendo que incorporar muchas medidas de protección ambiental. Las auditorias internas exigían más de 15 millones de viajeros-año para justificar una nueva línea. Aquí, la línea de Sevilla apenas ha llegado a 5 millones al cabo de 10 años, de los que la mitad la utilizan como cercanías de lujo. Las previsiones (aún exageradas) de viajeros entre Madrid y todas las capitales valencianas más Murcia no llegan ni a esa cifra. ¿A qué jugamos?.

Al día siguiente de la foto de la primera traviesa, los valencianos seguimos sin solucionar los verdaderos problemas de transporte que teníamos: unas líneas ferroviarias infrautilizadas y sin modernizar, las carreteras llenas de camiones, las entradas a las ciudades atascadas de coches y unos índices de accidentes y contaminación en rápido crecimiento. Pero tendremos "primeras traviesas del AVE" todos los años preelectorales. Seguimos siendo el país de "Bienvenido Mr. Marshall".

\* Dr. en Economía. Consultor Ambiental

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>