

TREN DE ALTA VELOCIDAD: PROS Y CONTRAS

En la discusión sobre el modelo de movilidad a desarrollar en un país, no es una novedad el afirmar, que confluyen numerosos aspectos y que la complejidad para idear el mismo, es enorme. Un buen sistema de transporte de mercancías está inexorablemente ligado a las posibilidades económicas y a la subida del PIB, o eso nos han hecho creer al menos. La industria requiere aumentar las ventas reduciendo los costes, y en la coyuntura actual, el transporte posibilita una deslocalización de la mano de obra y la venta del producto, a tales límites, que nos encontramos en una situación paradójica, ya que casi toda la manufactura de los productos europeos se sitúa en China o en India, y ésta es una realidad que a día de hoy, es rentable.

Sin embargo, debemos de ser conscientes que todo este sistema es, además de irracional, supeditado a un combustible fósil no renovable: el petróleo. Cierto es que las dudas sobre el agotamiento de este combustible, sobre el cual se basa el transporte (y por tanto, la economía), viene ya de tiempo. Pero hoy, podemos asegurar que, si bien los datos sobre la fecha de caducidad del petróleo son confusos según la fuente que consultemos, lo cierto es que el precio del petróleo (ligado a su escasez), hace balancear la economía mundial.

Estemos o no, en las puertas de un planeta sin petróleo, la verdad es que sustentar un modelo de transporte de mercancías y de personas, sometido al petróleo (combustible que tarde o temprano, se agotará), es un sistema construido sobre una base fácilmente colapsable, y por eso, es exigible un planteamiento alternativo a la construcción sin límite de más y más infraestructuras viarias. La llamada *movilidad sostenible* que se reclama, debe de dar solución al problema del transporte en base a otras alternativas, basadas en una energía renovable. Y en esta discusión, el tren parece una opción factible.

El modelo de movilidad está íntimamente relacionado con el modelo territorial, claro está. Por tanto, a la hora de evaluar la adecuabilidad de un sistema de transporte, debe de realizarse desde un punto de vista amplio. El Tren de Alta Velocidad (TAV), es una infraestructura ferroviaria con una ventaja directa frente al tren tradicional: la velocidad, y por tanto el minutaje que separan las paradas (cada parada, una ciudad). Debido precisamente a esta ventaja, viene su desventaja: para que su ventaja se maximice, el número de paradas debe ser mínima, si no, pierde su virtuosidad. Esto es, es un sistema perfecto para unir, dos ciudades de gran población. Así, el sistema de ciudades de Francia, se adecua extraordinariamente bien a este planteamiento, ya que Francia se conforma de pocas pero grandes metrópolis. Además, es un país llano, característica que mejora la inserción TAV, que puede asumir muy poca pendiente en su trayecto (o si así fuera, reduce la velocidad muchísimo).

Por otro lado, la infraestructura del TAV y el mantenimiento de los trenes, es altísimo, y por eso se suele hablar de que es una infraestructura para "ricos". Sabiendo que cualquier transporte público es deficitario, los costos "residuales" de la TAV son altos, y por tanto el precio de los viajes no puede ser bajo, ni gratuito (como algunos defienden, que el transporte público debería de ser). Por tanto, es una buenísima solución para regiones con una renta per cápita alta, orografía plana y una distribución de grandes ciudades.

Ula Iruretagoiena, *arquitecta y profesora en la UPV/EHU*
Secretaria de la AVNAU/EHAEE