



Ricardo Flores Fillol
Professor de la Facultat d'Economia i Empresa
Universitat Rovira i Virgili

INFRAESTRUCTURES

Ricardo Flores critica las desigualdades que provoca la red de alta velocidad que en los últimos años se ha construido en el Estado español. Desigualdad porque se ha invertido mucho dinero en un sistema

de transporte que utiliza una élite muy minoritaria y también porque potencia la concentración de actividades económicas en las grandes capitales, en detrimento de zonas como la nuestra.

AVE y desigualdad

La apuesta por las conexiones ferroviarias de alta velocidad en España constituye un factor de desigualdad creciente entre ciudadanos y entre territorios. Diversos economistas expertos en infraestructuras llevan tiempo criticando la enorme inversión en líneas ferroviarias de alta velocidad en España. El profesor Xavier Fageda recordaba en un artículo reciente que el coste total del AVE supera los 40.000 millones de euros, con unos gastos anuales de mantenimiento que superan los 400 millones de euros. Todo esto para financiar un servicio de alta velocidad que representa el 1% de la movilidad de pasajeros en España: las líneas de cercanías mueven 450 millones de pasajeros al año, mientras que las líneas de AVE apenas canalizan un tráfico de 25 millones.

Un ejemplo paradigmático lo tenemos en el Camp de Tarragona. La estación del AVE, situada a 15 km de Tarragona y a 23 km de Reus, supuso un coste de construcción de 27,5 millones de euros y está infrautilizada. En cambio, las estaciones de tren convencional de Tarragona y Reus, situadas dentro de las ciudades, prestan un servicio francamente mejorable en términos de calidad y fiabilidad. Estas estaciones de tren convencional son las que utilizaban (antes de la puesta en marcha del AVE) y siguen utilizando hoy en día la gran mayoría de ciudadanos de las dos ciudades, muchos de ellos a diario para desplazarse a su lugar de trabajo en Barcelona. Esto es así porque el precio de los billetes de AVE (incluso los del AVANT, que es el AVE regional) y el coste del transporte hasta la estación convierten este servicio en inaccesible para mucha gente. Es decir, la reducción en el tiempo de viaje no compensa el incremento de precio del billete en trayectos regionales. Incluso en larga distancia, el avión ofrece normalmente alternativas sensiblemente más económicas, aun teniendo en cuenta el desplazamiento hasta el aeropuerto de Barcelona. A todo lo anterior hay que añadir que el AVE no es rentable.



A pesar de sus elevados precios, es un servicio altamente subvencionado. Los ingresos por venta de billetes no llegan a cubrir un tercio del coste del servicio. Los otros dos tercios van a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, lo que significa que el conjunto de los ciudadanos está financiando con sus impuestos, cada vez más altos, un servicio destinado a unos pocos. Este es un factor que acrecienta la desigualdad, ya que transfiriere renta de las clases medias y bajas hacia las clases más altas. Esto es algo difi-

El AVE contribuye a aumentar la concentración de la actividad económica en las grandes ciudades

cilmente justificable, y más aún en un momento de recortes generalizados en partidas esenciales como Sanidad y Educación. Otro aspecto que también indicaba el profesor Xavier Fageda en su artículo es que el AVE contribuye a la concentración de la actividad económica en las grandes ciudades, por lo que constituye un factor impulsor de las crecientes disparidades regionales que se observan en nuestro país. Así, empresas con sede en Madrid pueden ahora cerrar sus delegaciones en Valencia, ya que sus directivos se pueden des-

plazar entre las dos ciudades en poco más de hora y media. De la misma manera, Tarragona y Lleida pierden peso a favor de Barcelona. El comercio minorista también se ve afectado, ya que el AVE detrae demanda de las pequeñas ciudades (como Tarragona y Lleida) en favor de las grandes ciudades (como Barcelona) que amplían así su ámbito de influencia. Por último, el hecho de que el AVE sea un servicio interprovincial con pocas paradas también tiene efectos sobre la articulación del territorio. En la medida en que el tren convencional se va abandonando en beneficio de las conexiones de alta velocidad, una serie de municipios pequeños, que eran parada de tren convencional en líneas de media y larga distancia, quedan al margen.

El AVE representa una concepción falsa y perversa de la modernidad, puesto que no puede haber modernidad que implique mayor desigualdad entre personas y entre territorios.

Vivimos en una sociedad del conocimiento en la que la mejor inversión posible es aquella que se realiza en capital humano. Esta es la verdadera clave para producir innovación, aumentar la productividad y, como consecuencia de lo anterior, mejorar la competitividad de una economía. Además, estas inversiones conllevan un verdadero efecto redistribuidor ya que incrementan la igualdad de oportunidades entre ciudadanos y, en definitiva, contribuyen a avanzar hacia un modelo de crecimiento más justo y estable. ■



Franc Pontí
Director del Centre d'Innovació d'EADA

SOCIETAT

Franc Pontí dubta del suposat gir cap una societat amb valors més humans que comporta la crisi econòmica. Pontí lamenta que no arribi aquest canvi de mentalitat, passant d'un sistema que prioritza les qüestions materials a un altre en què l'objectiu sigui la felicitat dels individus.

Crisi i valors

Em posa bastant nerviós quan sento alguna gent dir que aquesta crisi ens farà, a tots plegats, replantejar la nostra escala de valors. Hi ha gent que, ingènument, està convençuda que ens trobem davant d'un nou paradigma en què els valors de l'ésser triomfaran per sobre dels del tenir. I jo que m'ho crec. O millor dit: tant de bo que fos així, però em temo que no ho serà.

Potser sí que hi ha una minoria il·lustrada de persones que pensen que la vida no és només guanyar diners, consumir i anar tirant. Però crec honestament que la gran part de la nostra societat segueix essent profundament consumista i que prioritza el fet de tenir davant de l'ésser. Però com podria ser d'una altra manera, si és el que ens estan dient tot el dia els polítics i els empresaris: cal consumir, cal que l'economia es mogui, cal gastar... No veig de quina manera podem construir un món diferent si els nostres líders només parlen de tenir i no de ser.

El que passa és una cosa ben diferent: quan hi ha una crisi moltes persones es veuen obligades a viure molt per dessota de les seves possibilitats. Però ho fan així perquè no els queda cap alternativa. Això no equival a un canvi de valors. Aquestes persones, quan l'economia revifí (si és que ho fa mai) tornaran a fer el de sempre: viure

felicitat. Ni tan sols ajuden, com a vegades es diu. Simplement eviten la infelicitat més absoluta provocada per la manca de recursos. Però res més. Tothom sap que el país més poderós del món no és el més feliç. Tenir el millor exercici i una formidable capacitat de consum no assequ-

Hem fet un món massa centrat en l'economia, el consum i les aparences i no sabem ben bé com sortir-nos-en

ra la felicitat, ni molt menys. Necessitem un projecte vital (personal i col·lectiu) que ens ompli per dins i no per fora. Els diners són un magnífic incentiu, però rarament són un motiu. Aquesta confusió ens està costant molt cara. Només som conscients del drama quan hi ha una crisi molt profunda com l'actual. Quan les coses van bé, fem veure que no passa res, que l'economia rutlla i que tots estem la mar de satisfets... Es tracta d'un engany col·lectiu gegantí que ni polítics ni líders socials denuncien amb gaire convicció.

Per això no crec en canvis de paradigma ni en l'emergència de nous valors. Crec que hem fet un món massa centrat en l'economia, el consum i les aparences i no sabem ben bé com sortir-nos-en. No és fàcil ser optimista en aquests moments que ens toquen viure: atur desfermat, corrupció política generalitzada, pobresa, conflictes internacionals... Però és cert que cal no perdre l'esperança. Recobrem l'esperança si ens adonem, tots plegats, que viure és respirar l'aire al matí i mostrar agraïment. Sentir els raigs del sol i meravellar-se. Parlar amb les persones estimades i notar que les tenim a prop i que les estimem. Viure és practicar l'art de la felicitat dia a dia, però ningú no ens ensenya a fer-ho. No ens enganyem: hi haurà esperança col·lectiva si cadascú de nosaltres apren a ser una mica més savi cada dia. Aleshores, potser, començarà a canviar alguna cosa... ■

Malgrat la crisi, la major part de la nostra societat seguirà sent profundament consumista i prioritant «tenir» a «ésser»

de cara a la galeria, consumir i gastar. M'agradaria equivocar-me.

Creo que una de les raons fonamentals d'aquesta crisi és, precisament, el fet que ens hàgim oblidat de per què som en aquest món. Per guanyar diners? Per consumir? Això pot estar bé si forma part d'un projecte més ampli. Crec que som aquí per intentar ser feliços. I els diners i el consum no fan la