



TRIBUNA

Enrique Dans

Trenes y conexiones

Viajar en AVE me parece una experiencia deliciosa. Para quienes tienen la suerte de que sus trayectos habituales estén cubiertos por líneas de alta velocidad, llegar pocos minutos antes de la salida a una estación generalmente céntrica, subir tras un control poco intrusivo del equipaje, o disfrutar de un asiento espacioso mientras se utiliza el teléfono o el ordenador resultan factores incomparables frente a su alternativa aérea. El AVE es infinitamente más cómodo y permite aprovechar el tiempo. Sin embargo, la felicidad no es completa. En un entorno en el que viajar con el ordenador abierto resulta cada vez más habitual, la conectividad se limita a la proporcionada por los *pinchos 3G* de las operadoras, de calidad generalmente inestable: si es viajero habitual, terminará sabiendo en qué túneles y zonas suele interrumpirse la conexión. Usar Internet desde el AVE no resulta imposible, pero sí sumamente incómodo.

La complejidad técnica de proporcionar conectividad inalámbrica a un tren está perfectamente superada. Hay trenes similares al AVE en medio mundo que ofrecen Wi-Fi. España es un país con una difusión del uso de Internet razonablemente elevada, y más en el perfil medio del usuario del AVE. Sin duda, sería un servicio que gozaría de popularidad: no hay más que darse un paseo por un vagón y ver cuántas personas llevan un ordenador encendido. Ofrecer conectividad gratuita no sería, en ese contexto, especialmente caro. Cobrarla a un precio razonable no tendría tampoco una mala aceptación. Pero aquí seguimos. Desconectados.

Tenemos una alta velocidad con una percepción de calidad notablemente elevada: ¿es de recibo que por una mísera conexión en una estación haya que pagar un precio prohibitivo impuesto por una operadora que quiere claramente desincentivar su uso, o que dentro de un tren de aspecto ultramoderno no exista conectividad? ¿A qué espera Renfe para terminar de incorporarse a la modernidad?

Profesor de IE Business School.