

# Nadie detiene al AVE

LA ALTA VELOCIDAD ESPAÑOLA HA EXPERIMENTADO UN COLOSAL CRECIMIENTO EN LAS DOS ÚLTIMAS DÉCADAS. ASÍ, ENTRE EL TRIUNFALISMO POLÍTICO Y LOS ELEVADOS COSTES ECONÓMICOS, LA RENTABILIDAD SOCIAL DE ESTAS LÍNEAS FÉRREAS ES MUY DISCUTIBLE.

Encima del andén de la estación de Camp de Tarragona hay una pasarela que conecta con el vestíbulo y donde despide a los viajeros el escáner de maletas. El pasillo, de 88 metros, sigue reluciente nueve años después de ser inaugurado y la luz entra a raudales por las cristalerías. Cuando el turista se detiene en medio de la pasarela para echar su primera mirada, la vista se pierde a lo lejos, siguiendo las líneas rectas de la vía y la catenaria, por las tierras llanas y agrícolas de la comarca del Tarragonés. A lo lejos se sitúan las primeras casas de Perafort y La Secuita, poblaciones que aparecen antes en el localizador del móvil que a los ojos del viajero.

Camp de Tarragona es una más del puñado de estaciones fantasma del AVE, un grupo de terminales construidas en medio de la nada, unas veces para favorecer la especulación urbanística —como en Yebe (Guadalajara)—, otras porque era el único punto posible del trazado en toda la provincia, aunque el servicio no sea útil ni rentable. El proyecto de llegada de la alta velocidad a Tarragona no sólo no eligió la capital como parada, tampoco la importante e industrial Reus ni ninguno de los municipios costeros en los que se apretujan durante casi todo el año familias en traje de baño y jóvenes europeos permanentemente alcoholizados. Escogieron la antigua estación de La Secuita-Perafort, un humilde apeadero de la línea Reus-Roda de Barà, ahora enterrada bajo la vegetación desde su cierre en 1990.

Llegar desde Camp de Tarragona a las ciudades más concurridas de su entorno supone 40 euros de taxi o un trayecto en cualquiera de los autobuses que pasan cada dos horas y bordean toda la costa. Poco después de su inauguración, Fomento admitió el fiasco y presentaba un proyecto para integrar un tren lanzadera en el corredor en construcción de Vandellòs-Tarragona que uniría la estación de



Por ROSA PASCUAL  
Periodista. Actualmente trabaja en el digital *14ymedio*. Ha publicado en *El País*, donde formó parte de las secciones de Internacional y de la Comunidad Valenciana.  
@rosa\_pascual

la capital con la del AVE. Dos años después del anuncio de la licitación, nada se sabe, salvo que los viajeros tardarán 20 minutos más en llegar a Tarragona y que el erario público sufrirá una nueva muesca a costa de los destinos de una infraestructura que ha poseído a los Gobiernos del PP y del PSOE desde los años noventa y que ha sido levantada a salto de mata: la alta velocidad.

Con más de 3.100 kilómetros en funcionamiento, España es el segundo país del mundo en extensión de vías de alta velocidad, solamente después de China, un país 19 veces más grande. La tecnología nacional vinculada al sector es puntera, desde los sistemas de seguridad a la regulación del tráfico (sistema Da Vinci) o la recuperación energética para reutilización en coches eléctricos (ferrolinera). El prestigio se ha materializado en forma de jugosos contratos en el exterior, siendo su culminación la línea de Haramain, entre Meca y Medina, cuya construcción y explotación están adjudicadas a un consorcio de empresas privadas españolas en el que participa Adif. Dentro de España, 32 municipios de 21 provincias (el 60,3% de la población) tienen estación de AVE, algo que hace felices a muchos ciudadanos a pesar de que se acumulan los estudios que demuestran que los beneficios sociales de esta red no resultan suficientes como para justificar la sangría que ha supuesto para las arcas del Estado.

La infraestructura ha costado más de 45.100 millones de euros, sin contar los gastos de construcción de estaciones y expropiaciones. Los corredores proyectados se llevarán, al menos, 10.000 millones más por delante. El mantenimiento de cada kilómetro de vía supone anualmente 100.000 euros. El 54% del presupuesto de Fomento para 2016 está destinado a ferrocarriles y ni más ni menos que un 67% (3.679 millones) va a parar a la alta velocidad, sin contar con lo que se tragará

de las partidas de mantenimiento y material móvil (trenes). Y todo a costa de condenar al olvido a sus hermanas pobres: la red convencional, cercanías y mercancías. Por quedarnos sólo en el capítulo ferroviario y no hablar de otras partidas presupuestarias que han sufrido recortes más dolorosos.

## CUANDO ÉRAMOS RICOS

En mayo de 2015, Fedea, una fábrica de ideas dedicada a la investigación de políticas públicas, difundió el último —y más duro— informe sobre el sector, que concluía que ninguna línea española del AVE es rentable financieramente, algo que no debería ser un problema en una obra pública si no fuera porque tampoco lo es socialmente.

"El AVE no es intrínsecamente bueno ni malo. El error es no evaluar las inversiones antes de realizarlas de acuerdo con la práctica internacional y los avances de la teoría económica, y este error se lleva cometiendo en nuestro país desde hace mucho tiempo. La evaluación basada en el análisis coste beneficio simplemente pone de manifiesto lo que gana y pierde la sociedad con un proyecto y a lo que renunciamos para que se acometa", dice Ofelia Betancor, profesora de Análisis Económico aplicado y autora del informe junto a Gerard Llobet.

El estudio analizó cada uno de los corredores construidos en España basándose no sólo en la cuenta financiera —inversión y mantenimiento de la infraestructura y los trenes— sino en los beneficios sociales que se obtienen, como el ahorro en otros medios de transporte, de tiempo para los viajeros, la disminución de accidentes o la descongestión de carreteras. En ninguna de las líneas el bienestar logrado bastaba para compensar el dinero invertido.

En los próximos 50 años, España habrá recuperado un 45,94% de la inversión en el corredor de Barcelona, el que mejores >>>

España es el segundo país del mundo con más kilómetros de alta velocidad.





►► resultados tiene. La cifra cae en el que va a Andalucía hasta el 11%, el 10% en el de Levante y el -1% en el que entonces llegaba a Valladolid y desde septiembre finaliza en León.

"Para el análisis no se entra a considerar si es rentable socialmente o no su existencia, podemos suponer que sí. Lo que se trata es de ver si el proyecto, comparado con lo existente, produce beneficios y costes sociales que en valor actual neto den un saldo positivo", agrega Ginés de Rus, especialista en economía del transporte y uno de los mayores investigadores en España en inversión ferroviaria. En el caso del AVE, señala, "la rentabilidad socio-económica es negativa" y "la financiera es aún mucho más baja, porque solamente incluye los ingresos y no otros beneficios que no se traducen en dinero y por los que los usuarios están dispuestos a pagar".

Juan José Pedraza, ingeniero de caminos, considera que cualquier proyecto puede ser deficitario en términos monetarios cuando de verdad se está dando un servicio social, pero que los excesos cometidos con el AVE no pueden calificarse como tal. "Sería válido si se cubriese un bien básico: agua, saneamiento, conexión eléctrica o de telecomunicaciones, sanidad o educación. Una conexión por carretera me parece totalmente necesaria -teniendo en cuenta que no hace falta que sea una autopista-, el ferrocarril difícilmente y, desde luego, la alta velocidad, no".

Que el ferrocarril español necesitaba una modernización es algo incuestionable. A principios de los años ochenta, apenas se había evolucionado desde su precaria construcción a finales del siglo XIX. Uno de los cuellos de botella más problemáticos se daba en Despeñaperros, donde los trenes de mercancías tenían que esperar durante horas a que pasaran los de pasajeros, quedando escaso tiempo para el mantenimiento. El 48,5% del trayecto Madrid-Sevilla era, de hecho, de vía única; un lastre para la economía andaluza. El Gobierno socialista empezó a proyectar unas obras que, aunque no iban a ser de alta velocidad, acabaron convirtiéndose en la primera de estas infraestructuras en el país. El éxito de la línea París-Lyon y el horizonte de la Exposición Universal del 92 -que coincidía con los Juegos Olímpicos de Barcelona y serviría para proyectar la imagen de una España integrada en el siglo XXI- hicieron el resto.

"Cómo es lógico, tal y como es España, la primera línea tenía que haber sido Madrid-Barcelona-frontera francesa, aunque la línea Madrid-Sevilla tuvo una cierta justificación propagandística que, siendo del todo justos, no se debe despreciar. Pero el resto ha sido un mero despropósito electoralista y demagógico", dice Juan José Pedraza, que subraya la falta de planificación y el sobredimensionamiento de la alta velocidad que han marcado la política de infraestructuras desde la democracia.

"Aunque los excesos cometidos en España no tienen parangón, la tendencia a los megaproyectos es universal", recuerda De Rus, que explica que la tendencia se debe a



motivaciones tecnológicas -pasar a la posteridad con el mayor proyecto de ingeniería-, políticas, económicas -de las empresas que se enriquecen con la obra- y estéticas, derivadas del placer de diseñadores y público "al ver y utilizar un megaproyecto cuyos costes generalmente se desconocen y no se pagan directamente". No en vano, sólo existe constancia de la rentabilidad de tres líneas de AVE: París-Lyon, Tokio-Osaka y Jinan-Qingdao.

En 2009, Ray LaHood, secretario de Transportes de EE UU, realizó una visita a España en la que quedó favorablemente impresionado al conocer el modelo español de alta velocidad de la mano de José Blanco. Cuenta la leyenda que, en conversación privada, el entonces ministro de Fomento preguntó al norteamericano por qué Estados Unidos no aumentaba su red y que éste respondió: "Porque nosotros no podemos permitirnoslo".

#### UN AVE A 140

El AVE no ha sido la excepción en la cultura del pelotazo y el despilfarro que ha vivido España desde los años noventa. Sin embargo, el problema añadido de la alta velocidad es que tampoco el planteamiento técnico se ha hecho bien. "El hecho diferencial del AVE es precisamente la velocidad y para que se desarrolle completamente hay que reducir paradas, ya que el ferrocarril tiene mucha inercia en acelerar y frenar", explica el ingeniero Pedraza.

La estación de Camp de Tarragona está lejos de la capital y de Reus, en medio de la nada. / EFE

**La alta velocidad está pensada para distancias medias, entre 400 y 1.000 kilómetros, donde el tren es superior al autobús y al avión**

La alta velocidad está pensada, técnicamente, para lo que los expertos conocen como distancias medias, aquellas en las que se reduce significativamente el tiempo en autobús y en las que el avión, descontados los tiempos de espera en los aeropuertos y traslados a la ciudad, no demuestra su superioridad. El rango ideal estaría entre los 400 y los 1.000 kilómetros, por lo que cualquier parada a menores distancias sólo ocasiona problemas. Pedraza lo explica con el ejemplo de la línea Madrid-Toledo: "Tanto la infraestructura como los trenes permiten circular a 300 kilómetros por hora. Sin embargo, al salir de Madrid tenemos que acelerar y, antes de alcanzar esa velocidad, empezar a frenar. La velocidad máxima que se alcanza es de doscientos y pico, pero teniendo en cuenta que la distancia son unos 70 kilómetros en línea recta y el tiempo aproximado en recorrerlo en AVE es de poco menos de media hora, la velocidad media de la línea es de algo más de 140 km/h. Un poco ridículo para decir que vas en AVE, ¿no?"

La necesidad de conectar dos grandes polos económicos es evidente como así lo atestigua el éxito del puente aéreo entre Madrid y Barcelona. Sin embargo, la vertebración del territorio ha sido una de las justificaciones más habituales dadas por Fomento para la construcción de una parada casi por provincia. "Una planificación inteligente haría tener AVE y redes convencionales de media distancia. El





ejemplo son las carreteras—aduce Pedraza—: no se puede tener autopistas para comunicar cada pueblo, lo lógico es comunicar así modos importantes y que las carreteras convencionales distribuyan el tráfico territorial”.

Pero estas conexiones provinciales que, ya sólo por motivos técnicos deberían estar hechas con trenes regionales, se han hecho en alta velocidad a precios prohibitivos y demostrando ser inoperantes. “En una línea férrea, y más de alta velocidad, hay que garantizar que la separación de los carriles es constante y el desgaste en los rieles no exceda de unos máximos. Las plataformas donde están las vías también se tienen que mantener con sus características geométricas, por lo que hay que reparar socavones

o derrumbes. Las catenarias y sus postes también requieren mantenimiento, así como los sistemas de señalización, y todo esto diseminado por cientos de kilómetros, con sistemas antivandalismo. Esto se puede controlar y asumir en un sistema de explotación eficiente, pero evidentemente no en una línea sin tráfico”. Lo sucedido en la línea Toledo-Albacete lo ilustra a la perfección. El primer corredor para conectar todas las capitales de una comunidad autónoma, Castilla La Mancha, tuvo un coste de tres millones de euros y fue cerrado en 2011 tras sólo medio año en funcionamiento: de sus 2.190 pasajeros potenciales por trayecto, tan solo nueve lo utilizaron.

Juan José Pedraza atribuye a una política cortoplacista la planificación de la alta velocidad en España: “Inaugurar una línea nueva de AVE luce un montón. Las mejoras en cercanías pasan por duplicar las vías para descongestionar tráfico, por lo que la percepción de mejora para el usuario es menor, pues no va a tener un servicio nuevo que no tuviese. Los réditos electorales del Gobierno central son evidentes si se tiene en cuenta que, con las circunscripciones provinciales, un voto en Palencia o León vale más que en las áreas metropolitanas de Madrid o Barcelona, con lo que la tentación de poner una estación de AVE es demasiado grande”, afirma.

Ginés de Rus coincide con esta valoración. “En estos proyectos hay mucho dinero público de por medio. Se dispara con pólvora ajena. Deciden los políticos y pagan los contribuyentes. Hay mucho ruido con la propaganda gubernamental de sus beneficios sociales silenciando su gigantesco coste de oportunidad en otras áreas, por ejemplo, en salud”.

¿Y AHORA QUÉ?

“Para generar más riqueza en el país es mucho más interesante —plantea el ingeniero—, por la repercusión económica que podría traer, cada euro gastado en infraestructura para mercancías, que además liberaría las carreteras de camiones. Eso sí, mejorar mercancías implicaría la construcción de nuevas líneas que tendrían que superar la red radial tradicional, como el corredor Mediterráneo y la ruta de la Plata”. Las obras de estos dos corredores, esenciales para la salida de mercancías a Europa invirtiendo menos tiempo y dinero que pasando

**“En el AVE hay mucho dinero público y se dispara con pólvora ajena. Deciden los políticos y pagan los contribuyentes”, señala un experto**

por Madrid, llevan años atascadas y presas de trifulcas políticas y desinterés ciudadano a pesar de su trascendencia.

De Rus es tajante y considera que, de seguir con la misma política, la situación sólo puede empeorar: “Hay que estudiar línea por línea y actuar con un plan de racionalización en el que el cierre de algunas estaciones y tramos no puede descartarse. El criterio fundamental es comparar los beneficios sociales de mantener abierta una línea con su coste evitable y actuar en consecuencia. Todo lo nuevo que se construya será mucho más deficitario, porque la demanda es todavía más baja que en las líneas en operación”.

“Lo primero es que hay que aprender”, dice la profesora Betancor, “que este es el peor camino por el que se pueda optar. Construir sin evaluar no está justificado. Es verdad que lo hecho, hecho está, pero admitir este argumento nos conduce a un callejón con difícil salida. ¿Nadie asume la responsabilidad de los errores? ¿Quién paga los costes y cómo?”

Pasadas las elecciones, los partidos se resisten a desvelar sus apuestas ferroviarias. El PP y el PSOE se han manifestado en numerosas ocasiones a favor de una política continuista y siguen prometiendo la culminación de las obras que ellos mismos han proyectado. Sin embargo, los nuevos partidos tendrán mucho que decir desde Podemos y Ciudadanos. El partido de Pablo Iglesias se expresa claramente a favor de “paralizar las obras de alta velocidad hasta disponer de un estudio exhaustivo y la reformulación del proyecto en su conjunto”. Pero Ciudadanos ya anunció durante la campaña electoral lo que ocurre cuando una fuerza política se aproxima al poder. “Nos proponemos reorientar la inversión del país desde el AVE hacia la innovación. Alargaremos los plazos para la finalización de las obras en curso, y no pondremos en marcha ninguno de los proyectos que están en fase de planificación o contratación”, dice el programa del partido naranja. Pero sus representantes en Murcia, sin embargo, ya han firmado un pacto con el PP para la llegada del AVE a la región y en Extremadura el propio Albert Rivera se ha comprometido a no detener la obra. Una muestra más de que la *realpolitik* prefiere no bajarse de un tren que amenaza con salir tan caro en votos para los partidos como en euros para los españoles. ♦

LE DAMOS LA VUELTA AL MUNDO



MONDE en español diplomatique

PARA COMPRENDER EL MUNDO

Periodico mensual de analisis e informacion internacional  
www.monde-diplomatique.es