

Mitos y realidades de la alta velocidad ferroviaria en España

Paco Segura, Ecologistas en Acción,
5 febrero 2013

En nuestra sociedad las infraestructuras de transporte disfrutan de un enorme grado de aceptación, tanto más alto cuanto mayores son sus parámetros constructivos y su precio. La alta velocidad ferroviaria, conocida en nuestro país como AVE, es por derecho propio uno de los más claros exponentes de esta situación.

Sin embargo, esta valoración positiva de las infraestructuras de transporte se basa en un buen número de tópicos y mitos que les asignan un papel clave en aspectos tan importantes como el desarrollo económico, la creación de empleo o el reequilibrio territorial, algo que, a menudo, no tiene correspondencia con la realidad, como señalaremos a continuación.

1. Planes de infraestructuras, no políticas de transporte

En las últimas décadas apenas hemos contado con políticas de transporte, sino con catálogos de infraestructuras en las que se invertían una cantidad creciente de fondos. Los proyectos y la cuantía de las inversiones han sido las principales variables que han condicionado la política de transporte. La oferta y demanda política ha determinado qué se construía y qué no, lejos de la planificación y de las necesidades reales del sistema de transporte.

Una excepción fue el **Plan de Transporte Ferroviario** de 1987, que pretendía modernizar buena parte de la red ferroviaria, alcanzando en muchos tramos los 200-220 km/h, y permitiendo una velocidad generalizada de hasta 170 km/h. Sin embargo, la apuesta por la alta velocidad ferroviaria (AVF) dio al traste con este plan: en 1988 se tomó la decisión de construir el Madrid-Sevilla. Este y los sucesivos proyectos recogidos en los planes que se mencionan más abajo dejaron anémico de presupuestos al resto del ferrocarril.

Luego llegó el **Plan Director de Infraestructuras (1993-2007), PDI**, promovido por el PSOE, que presupuestaba más de 18 billones de pesetas para su construcción. Con el Gobierno del PP se presentó el **Plan de Infraestructuras (2000-2007), PIT**, siendo ministro Álvarez-Cascos, con obras por valor de 19 billones de pesetas. La propuesta para el ferrocarril planteaba que “todas las capitales quedarían a menos de cuatro horas de Madrid”, y para ello se preveía construir 7.200 km de líneas de alta velocidad.

Más tarde, otra vez con el PSOE en el poder se presentó el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2005-2020), PEIT**, con una cartera de actuaciones presupuestada en 248.892 millones de euros (nada menos que 44 millones de euros diarios durante 15 años) de los que la mayor partida –83.450 millones de euros, un 33,5%– eran para el ferrocarril de altas prestaciones, que es como el PEIT denomina al AVE. Con esos fondos planteaba construir 9.000 km de líneas de alta velocidad ferroviaria de modo que todas las provincias estuvieran conectadas a esta red y el 90% de la población se situara a menos de 50 km de una estación. AVE (y también autovías) para todos¹.

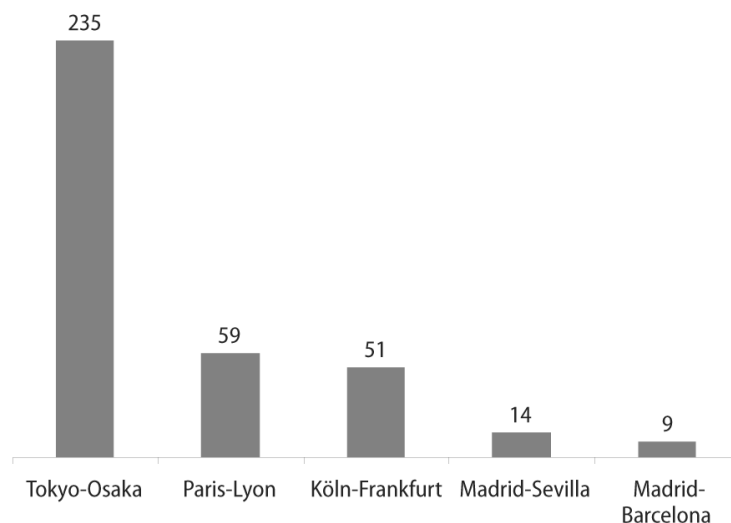
Por último, en esta alternancia de partidos en el Gobierno, cada uno con su consecuente plan de infraestructuras, recientemente se ha presentado un plan aún no aprobado, el **Plan**

1 Ver Paco Segura (2005): “El PEIT: echando gasolina al fuego”. *Ecologista* 43, primavera 2005.

de Infraestructuras de Transporte y Vivienda 2012-2024, PITVI, del que hablaremos más abajo.

A causa de estos planes hemos alcanzado los 3.000 km de AVE (enero 2013), lo que nos convierte en el segundo país del mundo con más kilómetros de esta infraestructura tras China. Quedamos por tanto por delante de los anteriores líderes mundiales y europeos, Japón (2.090 km) y Francia (1.893 km). Sin embargo, somos récord de kilómetros, pero ni mucho menos de pasajeros: solo tenemos la quinta parte de viajeros en AVF que Francia, o un 7% de los que tienen en Japón (ver figura 1).

Figura 1: Ratio de pasajeros anuales por km de longitud de vías de alta velocidad (>250 km/h) en las primeras rutas de Japón, Francia, Alemania y España. (Datos en miles de pasajeros/km)



Fuente: Albalate y Bel²

2. El mito del desarrollo económico y la creación de empleo

Existe un consenso generalizado sobre que las infraestructuras de transporte generan riqueza, puestos de trabajo y grandes beneficios a la sociedad. Según este mito imperante, mejores y más rápidos medios de transporte implican mejor acceso a los mercados y, por lo tanto, más oportunidades de negocio. El tiempo ahorrado en los desplazamientos se traduce en dinero ahorrado para actividades económicas, mejores condiciones para las empresas y más empleo.

La construcción de infraestructuras se presenta, pues, como el motor de la economía que todo el mundo reclama para no quedarse atrás en el proceso de modernización y desarrollo económico. Esta asociación es tan incuestionable que los estudios informativos de las distintas infraestructuras a menudo ni se molestan en justificar su necesidad, o lo hacen sin rigor. Tampoco analizan posibles alternativas diferentes a la ampliación o construcción de nuevas infraestructuras.

² Daniel Albalate y Germà Bel, 2011: "Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España". *Revista de Economía Aplicada* nº 55, 2011, 171-190. http://www.revecap.com/revista/numeros/55/pdf/albalate_bel.pdf

La demagogia política, la rentabilidad que obtienen nuestros políticos –en forma de votos y, no pocas veces, comisiones y sobornos– y los grupos económicos más fuertes –con suculentos contratos–, junto con esta *interiorización social* de sus supuestas ventajas, ha llevado a que líneas de alta velocidad ferroviaria, autovías, aeropuertos y puertos se consideren como un derecho irrenunciable de cualquier ciudad que se precie para no desaparecer hundida en el ostracismo y el subdesarrollo.

Sin embargo, los hechos son tercos en otro sentido: a poco que se tengan en cuenta todos los impactos, no hay evidencia de que exista un vínculo automático entre el crecimiento del transporte y el desarrollo económico o la creación de empleo. Por el contrario, hay un importante cúmulo de trabajos y estudios que llegan a muy diferentes conclusiones³, que se pueden resumir así: una vez alcanzado un cierto umbral en la dotación de infraestructuras de transporte –que en el Estado español hemos superado de largo hace tiempo– su incremento no siempre genera riqueza, sino que con frecuencia puede ser hasta contraproducente en términos de costes de oportunidad⁴ o por el aumento de las llamadas externalidades del transporte, sin olvidar el incremento de los gastos de mantenimiento.

Pero aunque la relación positiva entre inversión en infraestructuras de transporte y crecimiento económico sea más que cuestionable, siempre se utiliza como argumento principal para justificar la inversión. La falta de relación automática es mucho más evidente en países desarrollados sin déficit globales de dotación de infraestructuras, como es el caso del nuestro⁵. Y los costes de oportunidad son aún más notorios en una época como la actual, de fuerte reducción de la disponibilidad de fondos.

Como afirman Albalate y Bel⁶, citando varios estudios solventes, la inversión en proyectos de AVF es difícilmente justificable cuando en el primer año de operación la demanda no supera los ocho millones de pasajeros para una línea de 500 km. Del mismo modo, la Comisión Europea estableció que “sólo bajo circunstancias excepcionales (es decir, una combinación basada en bajos costes de construcción y un gran ahorro de tiempo) puede justificarse una nueva línea de AV con un volumen de pasajeros inferior a seis millones de usuarios anuales en el año inicial; con unos costes de construcción y de ahorro de tiempo tipo, una demanda mínima de 9 millones de pasajeros es probablemente lo necesario”⁷. Conviene recordar aquí que el total de pasajeros de la AVF española en 2011 fue de 18,6 millones de pasajeros⁸, o que el primer año completo del Madrid-Barcelona no llegó a los 6 millones de pasajeros.

3 Muchos de los más relevantes son citados en J. Whitelegg: “Transporte y economía: un planteamiento para el siglo XXI”. En *Ekonomiaz* 73 (Revista Vasca de Economía) I-2010. Nueva política de transporte para el siglo XXI. La respuesta al reto de la sostenibilidad. Entre ellos, destaca el llamado *informe SACTRA*, que fue publicado en 1999 con el título de *Transport and the Economy*.

Otros, ya clásicos, se pueden consultar en el informe realizado por Gijs Kuneman para la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, T&E, 1997, titulado *Towards More Sensible Decision Making on Infrastructure Building*. www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/10

4 Se entiende por coste de oportunidad el valor o los beneficios de otras opciones no realizadas por emplear los fondos disponibles en las infraestructuras.

5 M. González-Savignat, A. Matas: “Evaluación económica de las inversiones en transporte”. En *Ekonomiaz* 73 (Revista Vasca de Economía) I-2010. *Nueva política de transporte para el siglo XXI. La respuesta al reto de la sostenibilidad*.

⁶ Daniel Albalate y Germà Bel, 2011, obra citada

⁷ Comisión Europea (2008): *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects*. Bruselas.

⁸ Anuario Estadístico de Fomento 2011

Las conclusiones al respecto son contundentes para estos autores: “La literatura muestra consistentemente que la AV orientada a pasajeros no genera actividad económica adicional relevante, no atrae inversión productiva, ni tiene efectos sobre la localización empresarial”⁹.

Pero más allá de los estudios, está la cruda realidad. ¿Cómo es posible que si el AVE y las infraestructuras de transporte son tan positivas para la economía y generan tanto empleo, en un país en que tenemos récord de infraestructuras a escala europea y mundial, también tengamos récord de desempleo y nuestra crisis sea más profunda que la de la mayor parte de los países de nuestro entorno?

Hasta ahora había un consenso generalizado en las bondades del AVE entre los políticos y medios de comunicación. Pero esto se empieza a quebrar. Significativa es la publicación del artículo “El AVE sobrevuela la crisis” por *El País* el pasado enero¹⁰. Ahí se afirma: “No hay ningún estudio fidedigno realizado por expertos que defienda con un mínimo de entusiasmo la inversión realizada por el Estado en el tren de alta velocidad. Más bien al contrario: los análisis en vigor inciden en un balance decepcionante y ruinoso. Este periódico solicitó a Fomento el nombre de algún experto economista que defienda en sus escritos las inversiones realizadas en el AVE, gestión que ha resultado infructuosa y no por falta de voluntad de Fomento”.

3. El mito de la velocidad

“Un avión que vuela bajo”¹¹

La velocidad es uno de los mitos más populares hoy en día. Nos venden coches que pueden correr a mucho más de la velocidad permitida. No podemos conformarnos ahora con trenes que circulen a menos de 350 kilómetros por hora, aunque en ningún país del mundo estén circulando los trenes a esa velocidad. Se trata de un valor con tanto prestigio en nuestra sociedad que, para aumentarla, estamos dispuestos a pagar un alto precio. Y en el caso de la AVF este precio es tremendo.

Como afirma Vicente Torres, “la cuestión de la velocidad es presentada frecuentemente por los medios de comunicación de una forma excesivamente simplista. Parece que el objetivo fuera batir récords de velocidad, cuando lo importante en el transporte de viajeros son otros aspectos: el tiempo real de viaje, el confort, la seguridad, la regularidad, la mayor frecuencia, las mayores oportunidades de acceso (más paradas)”¹², y un precio del billete accesible a la mayor parte de la población, añadimos.

La cuestión clave es la siguiente: más allá de las velocidades punta (que por otro lado tienen un altísimo coste en tecnología y en construcción de infraestructura), lo relevante son las velocidades medias. Y las diferencias entre los tiempos totales de recorrido entre unas posibles vías mejoradas y las nuevas líneas de AVF ni por asomo justifican tamañas inversiones. Por ejemplo, si en el Madrid-Valencia se hubiera terminado la mejora de la línea convencional iniciada, el tiempo de recorrido entre ambas ciudades hubiera sido de unas 2 h 15 minutos, frente a las 1 h 40 min actuales. 35 minutos que nos han costado 6.600 millones de euros.

⁹ Albalate y Bel, 2011, obra citada, pág 177.

¹⁰ Luis Gómez, 13-enero-2013, “El AVE sobrevuela la crisis”. *El País*

¹¹ Como solía decir el ministro Borrel.

¹² Vicent Torres. 2005 *¿AVE o Ferrocarril?* <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/avtor.html>

Del mismo modo, para poder inaugurar en 1992 la primera línea, la Madrid-Sevilla, se optó por tecnologías extranjeras, olvidando otras alternativas, como la pendular que permite aprovechar los trazados preexistentes circulando a mayor velocidad, y con velocidades medias no muy inferiores a las de las nuevas líneas de AVF, pero con un coste económico y con un impacto territorial mucho menor. También esta decisión supuso la elección de una vía segregada, con un ancho y electrificación diferentes, solo para viajeros, lo que ha generado no pocas disfunciones a la red ferroviaria.

4. El mito de la vertebración y del reequilibrio territorial

“Desarrollo a toda máquina.

Estandarte de la ‘década maravillosa’ del ferrocarril español, el AVE multiplica el impacto económico y la cohesión social en los territorios por los que viaja”¹³.

El AVE concita como pocas infraestructuras el mito de la modernidad. Ni una ciudad que se precie puede quedarse sin su AVE, porque eso significaría descolgarse del progreso. Se trata de “figurar en los mapas del siglo XXI”.

Una vez que ya no se puede aludir al déficit de infraestructuras para justificar nuevos proyectos, ahora se acude al argumento del reequilibrio territorial, el de favorecer a las regiones más pobres, para seguir justificando estas enormes inversiones. Pero a menudo se ignora que las mejoras en los sistemas de gestión de transporte, más que la acumulación de más y más infraestructuras, resultan más útiles como sistema de redistribución territorial. Del mismo modo, paradójicamente, la predicción de la demanda y la incertidumbre asociada a ella, aún siendo un elemento crucial en la rentabilidad de un proyecto, ha recibido escasa atención¹⁴. Un ejemplo de lo que decimos: el estudio informativo del proyecto de AVF Madrid-Valencia estimaba en más de 13 millones los pasajeros de la línea... que en 2011 en realidad tuvo 1.827.354 pasajeros entre Madrid y Valencia¹⁵.

Muchos estudios vienen a dejar claro que el efecto de la alta velocidad, más que estructurante en el territorio, es justo el contrario: de polarización. Los nodos previamente más desarrollados son los que más se benefician, a costa de los intermedios y, sobre todo, del resto del territorio que, carente de paradas, queda en peores condiciones que previamente, lo que se conoce como *efecto túnel*. Algo que es mucho más acusado si, como ocurre en España, se restringen o suspenden gran parte de los servicios ferroviarios en los corredores del AVE¹⁶. Algunos de los principales impactos territoriales del AVE se resumen en la tabla 1.

5. El mito del transporte ecológico

“El tren verde

No es solo el transporte más ecológico. Sus trazados y obras minimizan el impacto ambiental y descubren valiosos yacimientos”¹⁷.

¹³ Titular de uno de los artículos de *El País*, “Extra AVE”, 28-12-2010 (cuadernillo con motivo de la inauguración del Madrid-Valencia).

¹⁴ M. González-Savignat, A. Matas. obra citada.

¹⁵ Ministerio de Fomento, 2012. *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI 2012-2024. Documento inicial para presentación institucional y participación pública.*

¹⁶ Gutierrez Puebla, J. (2004): “El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales”, *Investigaciones Regionales*, 5, 199-221.

¹⁷ Titular de uno de los artículos de *El País*, “Extra AVE”, 28-12-2010 (cuadernillo con motivo de la inauguración del Madrid-Valencia). Por cierto, son numerosas las denuncias de destrucción de yacimientos arqueológicos a causa de las obras del AVE.

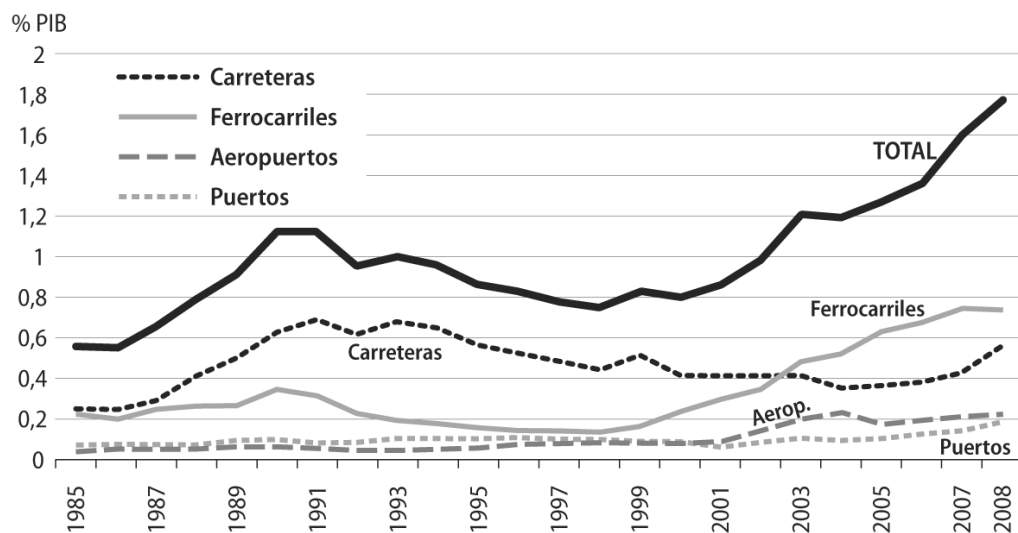
Es difícil *vender* como ecológica una infraestructura con un impacto territorial tan fuerte como tiene la AVF. Sus inherentes características constructivas, con amplísimos radios de curvatura y mínimas pendientes explican esta situación (gran utilización de suelo¹⁸, afecciones al paisaje, el efecto barrera que genera, etc.), como también se resume en la tabla 1.

Hay autores, como A. García Álvarez, que defienden la *eficiencia energética* del AVE, pero sus cálculos ignoran algo cuantitativamente muy relevante: el gasto energético de la construcción de la infraestructura. Teniéndolo en cuenta, por ejemplo para la línea Madrid-Barcelona, la que más tráfico tiene, los tiempos para compensar las emisiones de CO₂ que ha provocado la construcción de la línea (621 km) con el ahorro de emisiones por evitar esos mismos viajes en automóvil o avión, resultan ser superiores a los 25 años¹⁹. Está claro que líneas con muchísimo menos tráfico no amortizarán nunca estas emisiones debidas a su construcción.

6. El mito del derecho a la movilidad. Rentabilidad social

También se justifican las cuantiosas inversiones en grandes infraestructuras por la necesidad de garantizar el derecho a la movilidad de la ciudadanía. Pero tantas veces como se dice esto, se olvida que la parte del león de los fondos para infraestructuras se dirigen precisamente a los medios más elitistas, aquellos que se alejan más de las posibilidades económicas de la población con menos recursos: el AVE, el automóvil y el avión. Pero de estos tres, ha sido sin duda el AVE el principal receptor de fondos públicos en los últimos años (ver figura 2)

Figura 2: Inversiones de la Administración central en infraestructuras de transporte (% PIB)



¹⁸ El análisis de los datos sobre cambios de uso del suelo en Estado español en los periodos 1987-2000 y 2000-2005, a partir de los datos del proyecto europeo Corine Land Cover, arroja resultados estremecedores: las zonas urbanizadas o artificializadas han crecido un 52% en menos de dos décadas y la construcción de infraestructuras lineales como el AVE han contribuido decisivamente a esta artificialización del territorio.
¹⁹ Estudio del ciclo de vida y de la huella de carbono de infraestructura de alta velocidad ferroviaria, citado en <http://blogs.elpais.com/eco-lab/2011/03/lo-que-contamina-un-tren-de-alta-velocidad-ii.html>. Similares conclusiones en Kageson, P. (2009): *Environmental aspects of inter-city passenger transport*. OECD-International Transport Forum, Discussion Paper N. 2009-28.

Fuente: Ministerio de Fomento²⁰ (sólo se incluyen las inversiones de la AGE)

Así, durante los cuatro últimos años, más de un tercio de las cuantiosas inversiones en infraestructuras de transporte ha ido a parar al AVE:

Inversiones del Grupo Fomento (en millones de euros)

Año	Todas las infraestructuras	AVF
2010	16.200 ²¹	6.292
2011	13.626	5.200
2012	11.928	4.188
2013	10.161	3.302

Fuente: elaboración propia, a partir de los PGE

Pero esta política de fuertes inversiones en AVF es más paradójica si se tiene en cuenta que se ha llevado a la práctica mientras somos el país europeo con más kilómetros de AVF (y con menos usuarios), y al mismo tiempo que se aplican fuertes recortes sociales, cuando además somos el último Estado de la UE-15 en inversiones sociales. Para quien escribe estas líneas, se trata de un tremendo desenfoque de las necesidades reales de la sociedad.

Esta enorme cantidad de financiación se ha ido obteniendo con todo tipo de artificios contables que en buena medida lo que están haciendo es posponer al futuro el pago de cantidades aún mayores: método alemán, empresas públicas que se endeudan y financian en el mercado de capitales con cargo a presupuestos futuros, créditos del BEI, etc.

No es de extrañar, pues, el fuerte endeudamiento de Adif, cifrado en 14.600 millones de euros²². Además, nos seguimos endeudando: los 3.000 millones de euros que obtuvo Fomento del BEI el pasado 2012 se han dirigido prioritariamente a algunos tramos de AVF, como la Y vasca y el AVE a Galicia. Y todo esto, insistimos, mientras se reducen los fondos para educación, sanidad y otras partidas similares.

También existe la idea generalizada de que gran cantidad de este dinero ha llegado de Europa. No es tanto: lo financiado por Europa de las líneas de AVF es una quinta parte: con recursos propios se ha pagado un 47% del total invertido, con fondos europeos el 22% y el 31% restante proviene del endeudamiento²³.

El contraste de los presupuestos en las distintas partidas en comparación al número de usuarios define muy bien las prioridades políticas: como se ha dicho, el total de usuarios de alta velocidad en 2011 fue de 18,6 millones de pasajeros, mientras que en cercanías viajaron 545 millones de personas ese mismo año. Pero el presupuesto en 2012 fue de 4.188 millones de euros para el AVE y 150 veces menos, 28,5 millones, para cercanías.

Diversos estudios de Ginés de Rus, Germà Bel, etc. demuestran que el usuario del AVE Madrid- Barcelona solo paga el 33% de su coste real. Y eso que no es un servicio económico o pensado precisamente para las personas más desfavorecidas, sino claramente elitista. Por ejemplo, si nos fijamos en la evolución de los precios del billete Madrid-

²⁰ Anuarios Ministerio de Fomento y Antonio Serrano (2009) *Cambio Global España 2020. Programa transporte*. Disponible en http://www.ucm.es/info/fgu/descargas/cceim/programa_transporte_2020_2050.pdf

²¹ Inicialmente se aprobaron 19.304 millones de euros, pero al cabo de unos meses hubo un recorte de unos 3.200 millones.

²² Comparecencia de Ana Pastor en el Congreso, 9-2-2012

²³ Ricardo Bolufer, Director General Económico-Financiero de ADIF, en revista *Líneas*, "6 Años de gestión" (nº 52, marzo-abril 2011).

Barcelona (ida y vuelta), en clase turista, vemos que costaba 60 euros (6 horas de viaje) en 2003, antes de la llegada del AVE; para pasar a costar 212 euros en 2013, con algo menos de 3 horas de viaje.

La locura que supone el modelo AVE aflora por todos lados. Por ejemplo, un estudio encargado por Fomento concluye que la demanda de viajeros para la línea de Madrid - Galicia solo admitiría tres trenes diarios en cada sentido²⁴. Sin embargo, está previsto gastar nada menos que 8.517 millones de euros en concluir este corredor.

El precio para construir 1 km de plataforma de AVE e instalar las vías se fija en el rango 3,1 - 13,4 millones de euros, a los que habría que sumar el coste de evitar el riesgo geológico. Otras estimaciones, como las de la Unión Internacional del Ferrocarril, fijan un coste por kilómetro de AVE de 12 a 30 millones de euros. Por su lado, Ginés de Rus²⁵ estima que en España la media de inversión por cada kilómetro de alta velocidad es de unos 20 millones de euros, alcanzándose a veces los 40 millones.

Pero es que, además, un tren AVE de 500 pasajeros cuesta hasta 65.000 euros por pasajero, unos 32,5 millones de euros, a lo que hay que sumar el coste de operación anual, que va de 41.000 a 72.000 euros. Y luego está el mantenimiento, entre 100.000 y 200.000 euros por kilómetro de línea de AVF al año. Está claro que el transporte público rara vez es rentable en términos económicos, pero es difícil asumir un despilfarro de tal calibre como el que supone el AVE, que, como venimos repitiendo, sobrepasa el poder adquisitivo de gran cantidad de personas.

Una anécdota que refleja muy bien esta situación: en primavera de 2009 nos visitó el Secretario de Transportes de EE UU, que quedó impresionado por nuestras líneas e instalaciones de AVF, por lo que declaró que “¡Ustedes son muy ricos!, nosotros [EE UU] no nos lo podemos permitir”.

Muy reveladoras en este sentido son también las declaraciones del presidente de Renfe (octubre 2010): “No es estrictamente necesaria desde el punto de vista de interés público la existencia de servicios de alta velocidad. Sí es absolutamente interesante desde el punto de vista del interés público el que existan servicios de cercanías en las ciudades”; Sin embargo “todos los dirigentes políticos, de todas las comunidades, la han pedido”, lo que supone “un elevadísimo coste, empleando recursos públicos que podrían ser destinados a otros asuntos”²⁶.

7. Demanda insatisfecha

“Si no hay AVE, no hay anchoas”

Tanta promesa de infraestructuras durante estos años, ha generado una gran *demand* *insatisfecha*. La política del “AVE y autovía para todos” ha inculcado varios prejuicios muy preocupantes en la sociedad, como la accesibilidad como bien en sí mismo, la

24 <http://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/2728549/01/11/Fomento-ya-sabe-que-el-AVE-a-Galicia-no-es-rentable-solo-admite-tres-trenes-al-dia.html>

25 Catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria y Director del proyecto Evaluación Económica de Proyectos de Transporte (impulsado por el Gobierno, varias universidades y entidades de investigación económica).

26 Teófilo Serrano, presidente de Renfe, el 23-10-2010, durante la jornada técnica ferroviaria de Castejón. <http://noticiasdenavarra.com/2010/10/23/sociedad/navarra/el-presidente-de-renfe-admite-que-la-alta-velocidad-no-es-de-interes-publico>

isotropía (todo debe estar al alcance de todos), o el *síndrome del aislamiento*, que solo se soluciona con infraestructuras de la más alta gama.

Un ejemplo de esto es lo que ocurrió con el llamado el *AVE de la anchoa*, esto es, la segunda conexión por alta velocidad ferroviaria a Cantabria, la que comunica directamente Santander con Palencia. En junio de 2010 se anunció que se retiraba el proyecto (se mantenía solo la conexión con Santander desde la Y vasca), pero dos meses después, ante las presiones del presidente regional cántabro que amenazaba con romper el pacto de gobierno con el PSOE²⁷, se vuelve a incorporar al listado de obras previstas: 3.400 millones de euros para ahorrar unos pocos minutos. Por más que la densidad de población a la que atenderá no justifique ni una ni mucho menos dos líneas AVF.

En una entrevista al Consejero extremeño de Economía, Antonio Fernández, hablando sobre el interés del AVE en Extremadura una vez que Portugal ha dicho que no lo va a construir en su territorio (el Tribunal de Cuentas luso concluyó que el proyecto “no defendía el interés público y de los contribuyentes portugueses”) se produce este diálogo: “Pregunta: ¿No hay una alternativa más económica? Respuesta: Sí, pero si los demás lo tienen... o todos moros o todos cristianos”²⁸.

8. El PITVI: continuidad con menos fondos

Aunque Ana Pastor declaró en su primera comparecencia parlamentaria (9 febrero 2012) que se acabó la planificación que consistía en “prometer y comprometer lo que no se tiene a todos y todo el tiempo”, visto el listado de obras que figura al final del PITVI, en las que se recoge todo lo que quedaba por hacer en el PEIT y muchos proyectos más, no parece que las tendencias vayan a cambiar mucho.

Efectivamente, el PITVI plantea una inversión de 136.627 millones de euros en el escenario base²⁹, dedicando 52.733 millones a ferrocarriles, de los que la mayor parte irán al AVE, ya que se declara como la gran prioridad: “El esfuerzo inversor en nueva infraestructura de Alta Velocidad en el horizonte PITVI será muy importante”³⁰.

De hecho, el PITVI no se despega del discurso dominante “las inversiones necesarias para el desarrollo de las infraestructuras de transporte constituyen un factor de actividad y estimulación económica, tanto durante la fase de construcción de las mismas, por los recursos locales que movilizan, como durante la fase de operación, por las mejoras de productividad inducidas sobre el conjunto de la economía a largo plazo”³¹.

El documento que se ha conocido de este plan aún no aprobado oficialmente (se ha presentado en septiembre de 2012 un *Documento inicial para presentación institucional y participación pública*) es una constante loa a las ventajas de la liberalización, la apertura a los mercados, etc. El crecimiento, en este caso de las infraestructuras de transporte, sigue siendo el camino a seguir, sin reparar en la imposibilidad de esa opción a medio plazo, por cuanto las restricciones ambientales (energéticas, contaminación, disponibilidad de recursos), de demanda y presupuestarias lo desaconsejan de forma nítida.

²⁷ El presidente Revilla amenazó con su famoso “si no hay AVE, no hay anchoas”.

²⁸ J. Servedo González, *El País*, 18-4-2012, pág 13.

²⁹ El escenario llamado desfavorable sería de 119.720 millones de euros y de 144.826 millones en el escenario optimista.

³⁰ Pitvi, pág. II.193

³¹ Pitvi, pág. II.49

9. Alternativas desde el ecologismo social

La alternativa que defiende el ecologismo social a esta desquiciada política de infraestructuras de transporte, y en particular en lo referido a la AVF, se puede resumir en cuatro palabras: menos y mejor transporte. El transporte no es un fin en sí mismo, algo que interese que crezca. Es una forma de satisfacer necesidades y estas pueden reorientarse a sistemas con menos necesidad de transporte: planificación territorial integrada con criterios de reducción de la necesidad de movilidad, potenciación de mercados locales, etc.

En cuanto a las obras en marcha de AVF se deben parar de inmediato. Hay que reconvertir lo ya realizado de modo que dé más servicio a más localidades y capas sociales, abrir más estaciones, abaratar precios, incluir más servicios de media distancia. Se debe poner el énfasis en la gestión de servicios de transporte y no en la ampliación de la oferta con más y más infraestructuras como se ha venido haciendo hasta ahora.

El criterio debe ser mantener y mejorar lo existente cuando se considere rentable social y ambientalmente, y esto abre muchas posibilidades a nuestro maltrecho ferrocarril convencional. Sin olvidar la necesidad de apostar, de verdad, por el transporte ferroviario de mercancías, y aplicar restricciones al tránsito de camiones, como la Euroviñeta y otras.

10. Conclusiones

En España se ha elegido el modelo de AVF menos versátil y más caro: orientado exclusivamente a viajeros, sin complementariedad con las mercancías, alejado de los núcleos urbanos, primando las conexiones radiales con Madrid, con tecnología extranjera, segregado del resto de la red y a muy altas velocidades, lo que multiplica sus costes y su impacto territorial, más en un país con una orografía como la nuestra.

La fortísima inversión en la AVF ha dejado anémica de renovación al resto de la red ferroviaria, que acumula graves problemas y deficiencias por esta causa, a pesar de que es la que usa la mayor parte de la población.

Esta situación ha estado promovida por unos fondos aparentemente abundantes, beneficios económicos más o menos lícitos para los promotores y grandes constructoras, comisiones y “sobres” para no pocos responsables políticos –estos días resulta más claro que nunca–, la percepción positiva de los beneficios de las infraestructuras por parte de la sociedad, una patente falta de control por parte de la administración y de los estamentos judiciales, unido a una opaca política de rendición de cuentas ante la ciudadanía... que nos ha llevado a una situación esperpéntica: a ser el país europeo con más kilómetros de AVF y con menos viajeros. A tener más autopistas o aeropuertos vacíos que nadie. Unas obras faraónicas, que se pagan en época de crisis recortando prestaciones sociales.

Ha sido evidente el fallo del Estado como regulador del mercado inmobiliario. Pero no menos grave ha sido el fracaso del Estado como planificador, constructor-promotor y financiador de infraestructuras. Aquí no han sido los promotores privados, sino el propio Estado, manejado por las constructoras, el que ha provocado una sobredosis de infraestructuras que va a lastrar nuestra economía durante mucho tiempo.

Tabla 1: Principales impactos de la AVF en España

Impactos ambientales

- ▶ Alta ocupación de suelo.
- ▶ Fuerte efecto barrera: vallas metálicas continuas, enormes taludes.
- ▶ Gran impacto paisajístico: terraplenes, cortes, pasos elevados, desmontes.
- ▶ Muerte de fauna: 50.000 aves anuales calculan en el AVE de Sevilla.
- ▶ Fuerte impacto acústico: hasta 90 dbA a 350 km/h, con oscilaciones de 40 dbA.
- ▶ Alto consumo energético, que se incrementa con la velocidad. Pero también por el movimiento de tierras en la obra.
- ▶ Necesidad de suministro eléctrico: aumento de líneas de alta tensión, con sus impactos.

Impactos socio-económicos

- ▶ Discriminación social: transporte exclusivo para minorías de alto poder adquisitivo.
- ▶ Encarecimiento del transporte.
- ▶ Reducción de puntos de acceso al ferrocarril (pocas estaciones, desconexión resto red).
- ▶ Generación de polarización de actividades económicas en los extremos (capitales).
- ▶ Vaciamiento del espacio intermedio entre las ciudades (efecto túnel).
- ▶ Aumento del transporte por carretera (pasajeros y mercancías expulsados).

Impactos sobre la red ferroviaria

- ▶ Absorción de la inversión pública.
- ▶ Abandono del resto de la red ferroviaria, retrasos eternos en los planes de cercanías, mercancías, etc.
- ▶ Dificultades de interconexión entre líneas (ancho y electrificación diferentes)
- ▶ Supresión de servicios más económicos en los corredores AVE, para obligar a utilizar los nuevos trenes.

Fuente: V. Torres³²

³² Tomado de Vicent Torres. 2005 ¿AVE o Ferrocarril? <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n28/avtor.html> modificado y ampliado