

El AVE llega a su última estación

El AVE se ha convertido en una nueva metáfora de la opulencia. Cuando parecía que la crisis había vaciado de los presupuestos públicos todo signo de ostentación, han aparecido 3.200 kilómetros de líneas de alta velocidad de los que España empieza a arrepentirse. Por primera vez, un partido con aspiraciones de Gobierno, Ciudadanos, presume en su programa de querer acabar con esas inversiones. Al menos con las que no demuestren una relación equilibrada entre coste y beneficio. Difícil, porque ningún modo de transporte cubre con el precio de los billetes la inversión en toda la infraestructura, a menos que se incluyan otros impactos, como la cohesión social o el desarrollo de la economía, conceptos por otra parte muy dados a manipulación.

La ministra de Fomento, Ana Pastor, rebaja la propuesta a “ocurrencia”, de quien “no conoce la Administración”. Su grupo defiende que el AVE es una inversión con retorno social, medioambiental y económico por la que seguirá apostando hasta unir todas las provincias del país. En eso coinciden con los socialistas: el plan de infraestructuras del último Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero también prometía comunicar todas las capitales por AVE o autovía en 2020. Pero la crisis parece haber cambiado radicalmente los argumentos para atraer a los votantes.

Para el portavoz económico de Ciudadanos, Luis Garicano, la alta velocidad es un gasto suntuario, una hipoteca para el futuro. ¿Lo es? “El AVE es una maravilla de la tecnología, pero también lo era el Concorde, y ya no existe. Si no hacemos las cosas con atención a los costes, creamos elefantes blancos que luego no somos capaces de sostener”, asegura. “ (...) Hay que priorizar las inversiones en conocimiento e innovación, en vez de más ladrillos”, añade.

Coincidiendo con el anuncio de la formación de Albert Rivera, el servicio de estudios de FEDEA publicó dos demoledores informes que han puesto en cuestión toda la red de Alta Velocidad. “Estas inversiones no son rentables ni para las empresas ni para la sociedad”, aseguran los profesores de la Universidad de Las Palmas, Ofelia Betancor, y el del Centro de Estudios Monetarios y Financieros, Gerard Llobet. Creen que los Gobiernos han sobrestimado la demanda y que la práctica inexistencia de análisis públicos sobre la necesidad del AVE tiene un oscuro propósito: responder más al oportunismo político que fomentar un debate sobre su conveniencia(...).

Si fuese cierto, España llevaría dos décadas pegándose tiros en los pies para lograr convertirse en el segundo país del mundo, tras China y por delante de Japón, con más vías para el AVE sin haberse parado a pensar en cuáles son las necesidades de sus ciudadanos. Algunos datos parecen elocuentes, como los recogidos en un artículo publicado por los profesores de la Universidad de Barcelona Daniel Albalade y Germà Bel en el portal *nadaesgratis* sobre la variante de Pajares (Asturias), cuyo coste se ha disparado por encima de los 3.500 millones por culpa de unos túneles que atraviesan una veintena de acuíferos: si el Estado abonase el billete de avión a todos los usuarios de la ruta entre Gijón y Madrid se gastaría cada año sólo un 2% de lo presupuestado en ese tren.

María Fernández *El País* 26.04.2015

Posibilidad de presentación oral
El AVE llega a su última estación

INTRODUCCIÓN

Artículo del diario español *El País* – abril de 2015 – tema = la falta de rentabilidad de la red de Alta Velocidad Española (AVE)

SÍNTESIS

1) **¿Qué?** Por primera vez, un partido con aspiraciones de Gobierno, Ciudadanos, incluye en su programa acabar con las inversiones en el AVE, en total desacuerdo con PP y PSOE.

2) **¿causas?** España = segundo país del mundo, tras China y por delante de Japón, con más vías para el AVE - AVE = metáfora de la opulencia - “El AVE es una maravilla tecnológica, como el Concorde que ya no existe”- A pesar de la violencia de la crisis, se construyeron 3.200 kilómetros de líneas de alta velocidad - España empieza a arrepentirse - con el precio de los billetes no cubre nunca la inversión total de ningún modo de transporte : los otros impactos (cohesión social, desarrollo económico) son muy manipulables - el plan de infraestructuras del último Gobierno del socialista Zapatero prometía comunicar todas las capitales por AVE o autovía en 2020 - **oportunismo político** : dos demolidores informes de la FEDEA (Fundación de Estudios de Economía Aplicada) → inversiones en Alta Velocidad no son rentables ni para las empresas ni para la sociedad, demanda sobrestimada y casi inexistencia de análisis públicos sobre la necesidad del AVE únicamente - la crisis parece haber cambiado radicalmente los argumentos para atraer a los votantes -

3) **¿consecuencias?** Para Ciudadanos, el AVE = un gasto suntuario, una hipoteca para el futuro, un elefante blanco → priorizar las inversiones en conocimiento e innovación, en vez de más ladrillos - fuerte crítica a Ciudadanos de la ministra de Fomento, Ana Pastor, (“una ocurrencia de quien no conoce la Administración”) – PP defiende que el AVE es una inversión con retorno social, medioambiental y económico por la que seguirá apostando hasta unir todas las provincias del país - si el Estado pagara el billete de avión a todos los usuarios de la ruta entre Gijón y Madrid se gastaría cada año sólo un 2% de lo presupuestado en ese tren (3.500 millones de euros)

Pistas de COMENTARIO

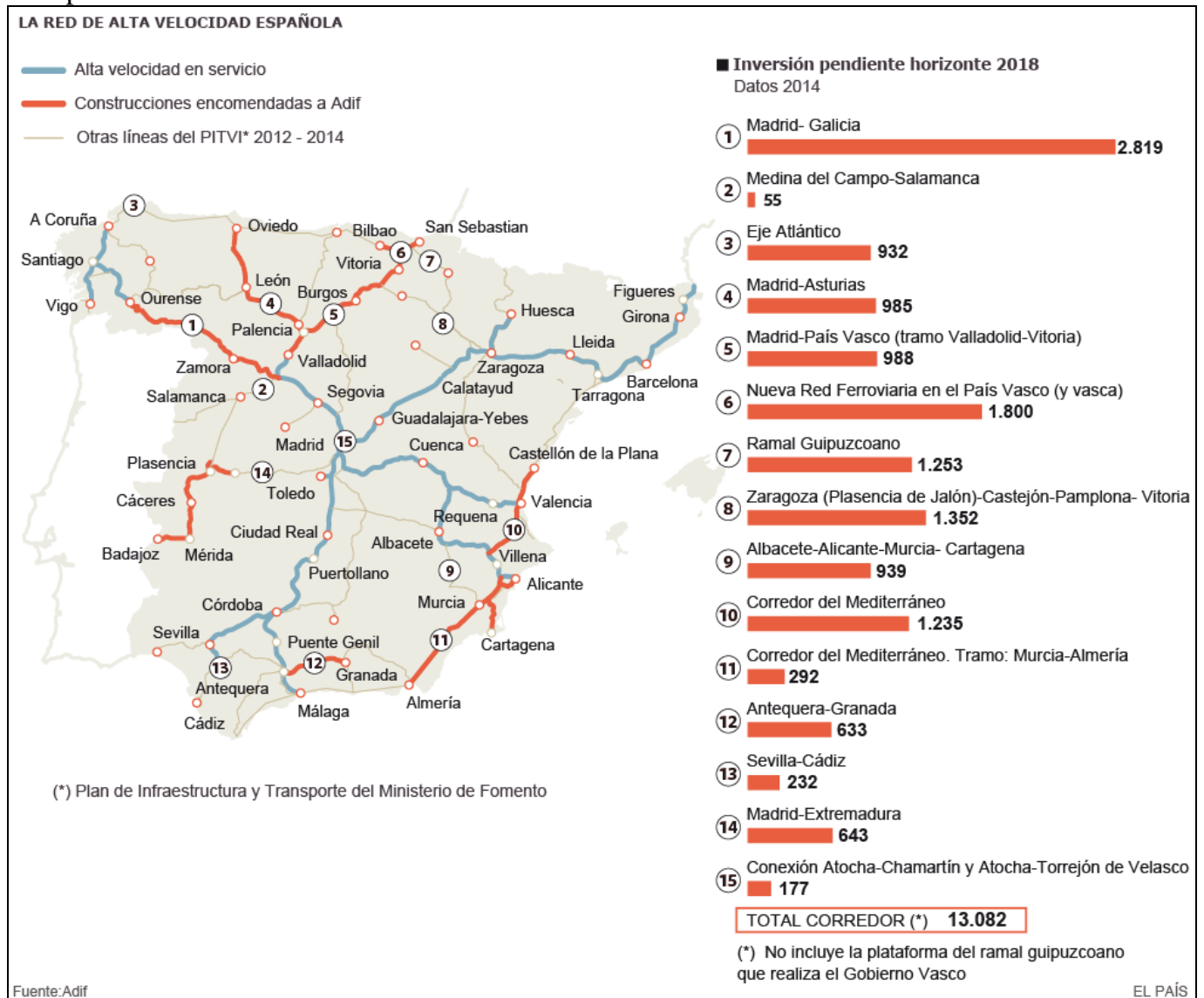
1. **La España del parecer:** Aeropuertos fantasmas, suntuosos centros de congresos sin congresistas, palacios de cultura cerrados, estadios olímpicos casi siempre vacíos e infrautilizados (como el de Sevilla). El AVE es como todas estas infraestructuras inútiles y costosas que se construyeron para dar una fachada "moderna" a la España post franquista. El año 1992 fue "el año de España" (V centenario de la llegada de Colón a las Américas, Exposición Universal en Sevilla, Juegos Olímpicos de Barcelona, Madrid capital europea de la cultura) y correspondió al primer tramo del Tren de Alta Velocidad, entre Madrid y Sevilla, muy criticado en la época por ser menos urgente que el Barcelona-Madrid y también porque el presidente del gobierno de la época, Felipe González, era sevillano ("un regalo para su ciudad").

2. **Otra forma de hacer política:** las propuestas de Ciudadanos y de Podemos calan hondo en la opinión pública precisamente porque ya no prometen proyectos fantásticos, sino cambios concretos e inmediatos: garantizar un sueldo mínimo a los desfavorecidos, bajar los sueldos de los responsables políticos, tolerancia cero ante la corrupción, inversión en sanidad y educación, limitar el número de mandatos, etc. ... Los electores, que cada día ven en su entorno inmediato los resultados de la política de los 35 últimos años, parecen preferir perspectivas más modestas, aunque los partidos tradicionales las tachan de "populismo".

Pistas de CONCLUSIÓN

El tren fue vector de progreso en el siglo XIX y principios del XX, pero ya parece que ir aun más rápido ya no es ni rentable, ni fuente de progreso, ni argumento electoral.

Complemento 1 :



Complemento 2 : *Un estudio concluye que ninguna línea española de AVE es rentable*

“Ni para las empresas, ni para la sociedad”. Así de concluyentes se muestran Ofelia Betancor y Gerard Llobet en un estudio presentado este jueves que analiza si son rentables los principales corredores de alta velocidad en España. Los investigadores de la **Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea)** estiman que, ni considerando los beneficios indirectos, como los derivados de los ahorros de tiempo, la descongestión en las carreteras, o el coste evitado en trayectos de avión, se compensa la multimillonaria inversión realizada. La clave, aducen, es que el nivel de demanda no es, ni será, suficiente para generar los ingresos precisos.

Un anterior estudio de Fedea (en cuyo patronato participan el Banco de España y una docena de grandes compañías) contrastaba las grandes cifras del despliegue del tren de alta velocidad con lo ocurrido en otros países. Un contraste que precipita la pregunta sobre la rentabilidad de esa apuesta: La red española, con 2.515 kilómetros en servicio y otros 1.200 en construcción, es la segunda mayor del mundo, solo detrás de la china. Y, con mucha diferencia, es la mayor en términos relativos: 54 kilómetros por millón de habitantes, frente a los 31 kilómetros de Francia. Sin embargo, el número de viajeros que usan este modo de transporte está muy lejos del que registran otros países: aun con el repunte registrado el año pasado —un incremento del 16%, hasta los 29,7 millones de viajeros—, en España hay 11.800 pasajeros por kilómetro operativo de AVE, cuando en Japón (158.121) o Francia (61.400) la relación es mucho mayor.

El punto de partida, pues, es que en España hay pocos viajeros para tantos kilómetros de AVE. Y que, como destacan los investigadores de Fedea, el despliegue ha tenido un coste multimillonario para las arcas públicas, pese a que el coste por kilómetro de vía es de los más bajos del mundo: se han gastado más de 40.000 millones de euros solo en la construcción de las líneas, con obras programadas que sumarán 12.000 millones más. Es, además, una prioridad de este y anteriores Gobiernos. El Ministerio de Fomento, en pleno año electoral, quiere poner en servicio 1.000 kilómetros más para conectar a ocho capitales a la red de alta velocidad, lo que se llevará casi la mitad de la inversión que ha presupuestado para 2015.

La cuestión a la que quieren responder los investigadores es si esa inversión acabará siendo recuperada en 50 años desde el inicio de la construcción de las vías. Para ello estiman los ingresos en el periodo y los costes variables (explotación, mantenimiento, compra de trenes, etc). En el cálculo aplican una tasa de descuento —la rentabilidad mínima exigida a un proyecto de inversión—, que permite comparar la inversión inicial con el flujo de ingresos y costes acumulados en ese medio siglo. Y expresa el resultado (el valor esperado descontado de cada magnitud) en euros de 2013.

Se han gastado más de 40.000 millones de euros solo en la construcción de las líneas

El estudio se concentra en los cuatro principales corredores de AVE, el Madrid-Barcelona, el Madrid-Andalucía, el Madrid-Levante y el Madrid-Norte, que suman más del 70% del tráfico y cerca del 60% de la inversión hecha. En los tres primeros, los ingresos superan los costes variables, lo que implica que es mejor seguir operándolos que dejar de hacerlo. En el Madrid-Norte, sin embargo, incluso la propia explotación sería deficitaria, con lo que el coste para las arcas públicas seguiría aumentando. A diferencia del resto, este corredor no ha conectado aún en alta velocidad real (y por tanto no ha podido robar viajeros al avión) con el área de más peso económico, en este caso el País Vasco, y la mayoría de los trayectos se cubren con trenes Alvia, que no llegan a los 250 kilómetros por hora.

Sin beneficio para la sociedad

El superávit de explotación logrado en las otras tres líneas, sin embargo, palidece en comparación con el valor de la inversión. Así, el trabajo de Fedea estima que ese saldo positivo solo permitiría recuperar el 50% de la inversión pública en el Madrid-Barcelona, y apenas el 11,4% y el 9,6%, respectivamente, en las conexiones con Andalucía y Levante. Si la cuenta se amplía a su rentabilidad social, que incluye beneficios y costes indirectos, el resultado es algo mejor, pero aún notablemente insuficiente: se compensa el 80% del coste de la obra del corredor Madrid-Barcelona, y lo recuperado no llegaría a la mitad en los otros dos grandes corredores.

La conclusión del estudio es contundente. La construcción de las líneas AVE no aporta ningún beneficio a las empresas públicas, ni a la sociedad en su conjunto si se tiene en cuenta la enorme inversión hecha, en comparación con la posición de partida, una red ferroviaria convencional en convivencia con aeropuertos y autovías. Y, tras lamentar que el Gobierno no haya publicado los análisis en los que se basó para decidir la construcción de cada corredor, destaca “el alto coste de oportunidad que habrá asumido la sociedad española como consecuencia de tales decisiones de inversión y la persistencia de sus consecuencias para el futuro”. Solo un aumento muy considerable de los viajeros, que desborde las previsiones hechas en este trabajo —Fomento cree posible duplicar el tráfico en cinco años—, limitaría esas pérdidas.

Los investigadores de Fedea especulan con otras razones, más allá de las económicas, para explicar este inusitado despliegue de la red de alta velocidad. “Una de ellas puede ser el supuesto rédito político”, añaden, antes de desgranar otras “justificaciones empleadas”: “el prestigio otorgado a España”, “el desarrollo de la industria nacional” o “la cohesión política”. “Nuestros resultados ponen de manifiesto la falta de justificación económica fundamentada acometer las inversiones de alta velocidad en España”, insisten.

Alejandro Bolaños, *El País*, 26 .03. 2015