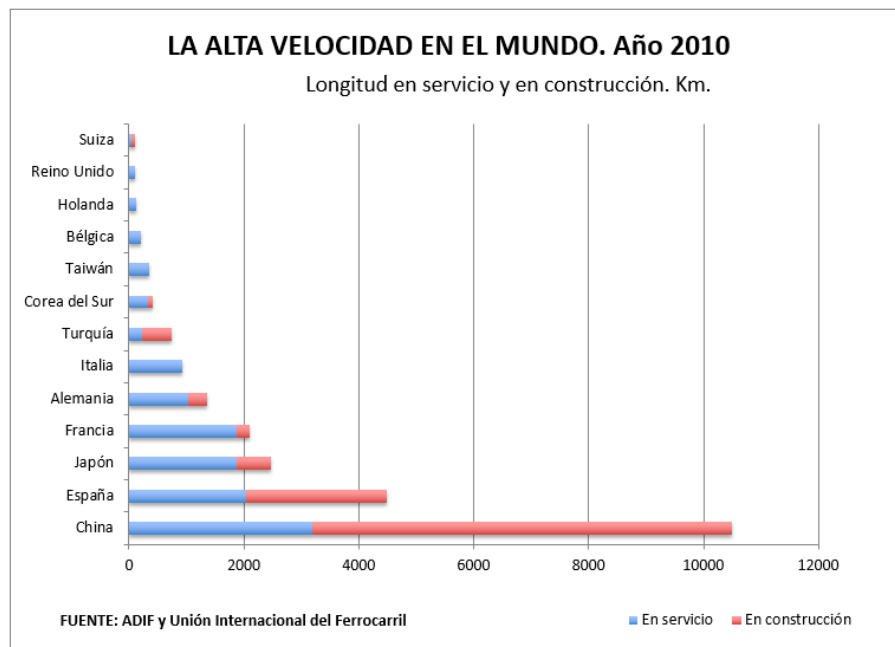


Alta velocidad en España, ¿seguir con el dispendio?

El Ministerio de Fomento acaba de presentar el proyecto de presupuestos para el 2012. De los más de 20.000 millones de que dispondrá el grupo de empresas y organismos administrativos del Ministerio, 11.928 se dedicarán a inversión. De éstos, 6.043 al ferrocarril y, finalmente, 4.188 millones, es decir, más de la tercera parte de los recursos, en el tren de alta velocidad.

Estas cifras parecen indicar la continuidad del compromiso del gobierno en un modelo ferroviario prácticamente sin rival en el contexto mundial. Cuando se lleven a cabo estas obras, fundamentalmente las líneas que conectarán Madrid con Galicia y con el País Vasco, y se complete el corredor mediterráneo incluida la conexión de Barcelona con la frontera francesa, España será el país de la OCDE con la red de alta velocidad más extensa y el segundo del mundo después de China.



Indudablemente, desde las decisiones del primer gobierno socialista a finales de los ochenta, la apuesta por la alta velocidad ha sido una constante de la política de infraestructuras de movilidad hasta la actualidad, y ha supuesto un esfuerzo inversor sin precedentes en la historia económica contemporánea de nuestro país.

LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA AÑO 2010			
En servicio	Longitud (km)	En desarrollo	Longitud (km)
Madrid-Sevilla	477	Barcelona-Francia	131
Madrid-Barcelona	667	Madrid-Badajoz-Portugal	258
Córdoba-Málaga	155	Antequera-Granada	126
Zaragoza-Huesca	79	Castellón-Almería	701
Madrid-Valladolid	201	Bilbao-Vitoria-San Sebastián	177
Madrid-Toledo	21	Madrid-Galicia	459
Madrid-Valencia-Albacete	438	Valladolid-Burgos-Vitoria	235
Conexión "Los Gavilanes"	6	Venta de Baños-Palencia-León-Asturias	279
		Otras	85
Total	2.044		2.451

FUENTE: ADIF

¿Ha valido la pena este esfuerzo? ¿Es necesario continuar con esta política?

Desde la perspectiva de los miles de usuarios del servicio de alta velocidad de estos veinte años de historia, es indudable que el nivel de satisfacción es altamente elevado. Estos miles de desplazamientos han ahorrado tiempo, y en algunos casos también dinero, respecto a alternativas de transporte en el mismo corredor. Adicionalmente, y por lo que se refiere estrictamente a los viajes realizados, se han reducido también las externalidades negativas en términos de seguridad y contaminación.



También es cierto, sin embargo, que la satisfacción de los usuarios no ha mostrado un paralelismo en los ingresos obtenidos por las líneas en explotación, claramente insuficientes para atender no ya los costes de construcción de la infraestructura, sino los costes de explotación incluida la amortización del material móvil. Y, lógicamente,

este desequilibrio se ha cubierto con sustanciosas subvenciones públicas otorgadas a RENFE, la operadora del servicio, cuestionadas por la Comisión Europea.

El balance estricto de la utilización del AVE en términos de pasajeros transportados, pobre en su conjunto dada la densidad relativa de los corredores donde se ha implantado, es, sin embargo, sólo una cara de la moneda, ya que debemos valorar qué efectos ha tenido la construcción de la alta velocidad en el nivel de desarrollo regional y en la economía en su conjunto.

No existen estudios globales sobre el impacto económico de la alta velocidad, pero el balance parcial que aporta la literatura existente es decepcionante. Tanto Ginés de Rus, catedrático de la Universidad de Las Palmas y máximo especialista en la materia, como Germà Bel, catedrático de la Universidad de Barcelona, apuntan en varios artículos la falta de rentabilidad social de la inversión en alta velocidad en España y señalan que su implantación con las dimensiones actuales y futuras responde más a un único objetivo de naturaleza esencialmente política que a motivos fundados de rentabilidad económica y social.

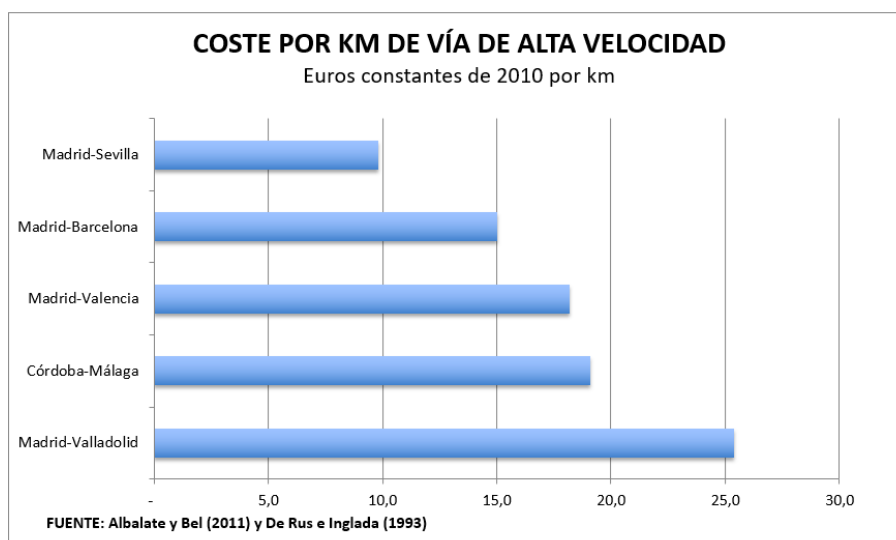
En efecto, haciendo un repaso a los objetivos que han movido a los responsables políticos de los distintos países a desarrollar la alta velocidad, aparecen motivaciones naturaleza varia. En primer lugar, mitigar problemas de congestión en determinados corredores. No parece el caso español, salvo, con reservas, del AVE Madrid-Barcelona.

En segundo término, conectar áreas industriales con centros de distribución y transporte internacional. También aquí el modelo español ha prescindido no ya del transporte de mercancías, sino de afrontar inversiones claves como la conexión del puerto de Barcelona con la frontera francesa.

En tercer lugar, dotar al país de mayor cohesión territorial y de potencial económico. El sesgo que representa la centralidad de Madrid en la red hace dudar de la extensión de los beneficios del modelo en la totalidad del territorio español, y más que un proyecto de futuro del AVE es la réplica del modelo decimonónico radial, en el que la idea de cohesión territorial parece descansar sobre el principio de fortalecer la capital de España. Muchos son los estudios que han advertido del poder de “succión” de las

grandes concentraciones metropolitanas respecto a nodos de menor importancia demográfica y económica.

Finalmente, el AVE ha representado en algunos países, entre ellos España, una alternativa válida al transporte aéreo, en especial en distancias inferiores a los 600 kilómetros. En este caso, la inversión realizada es una inversión de sustitución pero no de generación de nueva demanda. El mismo Ginés de Rus ejemplifica la cuestión en el corredor Madrid-Barcelona, señalando que el 90% de los viajeros de esta línea del AVE procedían del avión, con lo cual el efecto de generación de tráfico de la nueva infraestructura aparece muy limitado, sobre todo teniendo en cuenta el coste de la inversión, más de 9.000 millones de euros de 2008.

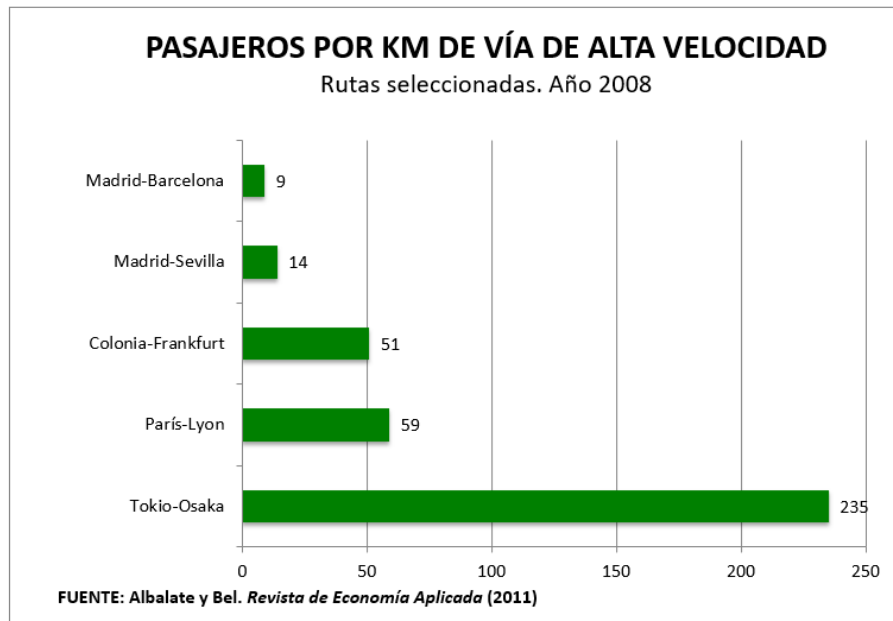


Desde esta perspectiva, pues, sin menospreciar los beneficios para los usuarios directos del proyecto, el impacto sobre desarrollo regional de la inversión en alta velocidad parece muy exiguo, en especial dados los costes incurridos. Según la memoria económica de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), la inversión contratada a la alta velocidad española hasta el año 2010 (excluyendo la Madrid-Sevilla) fue de 40.263 millones de euros, de los que se ha realizado el 84,1%. Si se tienen en cuenta todos los pasajeros transportados en la historia por toda la red, el coste medio de infraestructura por pasajero supera los 315 euros, a los que habría que añadir los costes de explotación.

Y es que una inversión pública de la magnitud de la realizada con las líneas de alta velocidad es lo suficientemente importante, costosa, indivisible e irreversible para que a priori sea imprescindible valorar adecuadamente la posibilidad de recuperarla mediante un análisis coste-beneficio que contraponga ventajas e inconvenientes individuales y sociales de su realización, más allá de los intereses políticos y económicos privados a corto plazo. Y eso no se ha realizado bien en este país, al dejar de lado o ignorar deliberadamente que el endeudamiento, más allá de una riqueza efímera en el momento de endeudarse, es también, sobre todo, un compromiso de pago futuro, fundamentado en expectativas reales de retorno económico y social de las inversiones.

En este sentido, se debe tener muy presente que una de las bases fundamentales de los beneficios que debe producir una infraestructura de movilidad es simplemente la existencia de una demanda de movilidad real entre dos territorios determinados, demanda que viene determinada por las concentraciones relativas de población y actividad económica. Las comparaciones internacionales son concluyentes al respecto.

Efectivamente, el número de pasajeros-kilómetro de las principales rutas de alta velocidad dejan en evidencia las dos principales líneas españolas, Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona, que con 14.000 y 9.000 pasajeros por kilómetro de vía construida quedan a distancias insalvables respecto a las líneas París-Lyon (59.000), Colonia-Frankfurt (51.000) o Tokyo-Osaka (235.000).



Por otra parte, estudios rigurosos y fundamentados estiman en una demanda de entre 6,5 y 8 millones de viajes la mínima necesaria para alcanzar el umbral de rentabilidad de un corredor de alta velocidad. ¿Cuáles son los corredores en España que puedan alcanzar un nivel de uso como este? La respuesta es clara: ninguno.

Por todo ello hay que plantearse, hoy más que nunca, si conviene empeñarse en la continuación de un proyecto que día a día muestra su falta de sostenibilidad, en particular en un contexto económico como el actual en el que la limitación de las finanzas públicas y el ajuste presupuestario marcan la actuación gubernamental. Existen alternativas razonables a la propuesta actual de futuro de la alta velocidad que pueden pasar desde una gradualidad en la aplicación del modelo hasta destinar parte de los recursos a inversiones en otro tipo de infraestructura que justifique una mayor rentabilidad social. O también, vista la situación, esperar y no hacer nada dado el elevado coste de oportunidad de estas inversiones.

En el primer caso resulta ineludible limitar los recursos destinados a la alta velocidad, dando prioridad exclusiva a aquellas inversiones que justifiquen un retorno satisfactorio a la sociedad y a la economía del país. Contemplar opciones que favorecieran un adecuado modelo de transporte de mercancías, en particular, hacia los mercados europeos sería, sin duda, un paso adelante, siempre y cuando estas

infraestructuras sirvieran a los corredores donde efectivamente se produce este tránsito de mercancías.

En el segundo caso, sería también deseable que parte de los recursos no invertidos en proyectos aplazados de alta velocidad pudieran destinarse a modernizar y adecuar zonas críticas de la red ferroviaria convencional, favoreciendo mejoras en los tiempos de desplazamiento, incrementando la seguridad y dando fluidez a un servicio que, en las grandes áreas metropolitanas, manifiesta últimamente unas carencias injustificables.

No se trata de poner en cuestión un hecho ya irreversible sino simplemente de hacer un alto en el camino para ver lo que se ha dejado atrás y lo que queda por delante. No se puede seguir malgastando los recursos públicos, no ya por el hecho moral y la irresponsabilidad que esto supone, sino simplemente por una razón mucho más prosaica: se ha llegado al límite de sostenibilidad de las finanzas públicas dada la situación económica del país.

Continuar ahora con una inversión sostenida en líneas de alta velocidad con potencial de demanda dudoso y proyectar otros cuyo objetivo es dar un tratamiento aparente de equidad a zonas de España poco pobladas o con economías poco dinámicas, es persistir en un error que desgraciadamente deberá pagar una generación entera.