

# LECCIONES TRAS DOS DÉCADAS DE AVE

**EL TREN VELOZ NO RECUPERA LA INVERSIÓN, NO SUFRAGA COMPLETAMENTE EL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA, NO FINANCIA LA MAYOR PARTE DE SU MATERIAL MÓVIL... Y TIENE UN BENEFICIO OPERATIVO DE EN TORNO A 2,5 MILLONES DE EUROS. NO DEBE SORPRENDER QUE EL PARO SUPERE EL 20% EN UN PAÍS EN EL QUE LAS CUENTAS SE HACEN ASÍ**

## UNA APUESTA QUE SE HA CONVERTIDO EN UN EXCESO

**POR GERMÀ BEL**

**EN ABRIL CUMPLIÓ 20 AÑOS EL SERVICIO DE** la línea Madrid-Sevilla en ancho internacional y con alta velocidad ferroviaria para viajeros. Los viajes en este corredor han sido unos 55 millones, casi 60 millones si acumulamos los de la extensión a Málaga. La línea ha soportado también viajes en unidades de media distancia.

El AVE Madrid-Sevilla resultó de tres decisiones diferentes, de desigual fortuna. Primero, priorizar la modernización del eje Madrid-Andalucía, decisión correcta, pues era el corredor con mayor volumen de tráfico y peor estrangulamiento de la oferta de infraestructura. Segundo, implantar ancho internacional (UIC), decisión inapropiada al configurar una isla ferroviaria en el sur peninsular. Además, fue una iniciativa poco brillante porque la prioridad de ancho de vía debió de ser para mercancías, y no para tráfico de viajeros, no competitivo para desplazamientos al centro de Europa. El tercer error, optar por la alta velocidad, tecnología de elevadísimo coste que requiere una demanda muy elevada para ser rentable.

Tras dos décadas, las cifras en España

son altisonantes: unos 2.050 kilómetros de alta velocidad (AV) en servicio, y varios miles en construcción. Se han invertido o contratado ya unos 50.000 millones (en euros de 2011) en infraestructura, además de una cantidad difícil de precisar en material móvil. España ha logrado ser el líder europeo en extensión de AV, y el segundo mundial tras China, aunque los datos españoles son mayores por población y superficie. De hecho, tenemos un 55% más de kilómetros en servicio por habitante que Francia, el segundo país. Si consideramos vías en servicio y en construcción, casi triplicamos a Francia en ratio km/habitante. Impresionante.

Tras la oferta, la demanda: la densidad de uso de la AV en España es muy baja. En 2011 hubo en España unos 20 millones de viajes (AV más unidades de media distancia), esto es, unos 10.000 viajes por kilómetro de red (v/km). Esta cifra ascendía a más de 50.000 v/km en Francia (decano europeo) y a más de 150.000 en Japón (decano mundial). Las cifras en viajero por kilómetro no son muy diferentes.

Hemos superado a todos en oferta, pero la demanda es varias veces inferior. Y el ratio viajes/kilómetro de línea será aún más ridículo cuando entren en servicio las líneas en construcción.

**¿BUENA IDEA?** Precisemos: la AV ha sido una buena idea en algunos lugares. La línea Tokio-Osaka gestiona 140 millones de pasajeros al año y es un gran éxito financiero y económico. También lo es la París-Lyon del TGV, que carga *sólo* 25 millones de viajes al año, pero que, debido a los costes moderados de construcción, es rentable. Se necesita una densidad de tránsito enorme para generar un rendimiento económico y social (por no hablar del financiero). Un claro ejemplo de esto lo ofrece el TGV Este París-Estrasburgo, el 61% de cuyo coste de inversión fue fi-

nanciado con fondos presupuestarios. Entró en servicio en 2007, tuvo 13 millones de viajes en 2010 y, en junio de 2011, tras cuatro años de servicio, había acumulado 50 millones de viajes. Pero su director comercial declaraba en septiembre de 2011 que "el TGV Este es un éxito comercial importante, pero no es rentable". Recordemos que la línea Madrid-Sevilla del AVE ha alcanzado menos de 60 millones de viajes en 20 años. El número de viajes por kilómetro en el corredor Madrid-Andalucía es muchísimo menor que el del TGV Este.

Como cualquier usuario sabe, la AV es rápida, fiable y cómoda. También más ecológica que su competidor natural, el avión, aunque no tanto como se cree, debido al uso de espacio, ruido, perturbación visual, y consumo elevado de electricidad. Además, en líneas de AV con baja o moderada demanda, la sustitución del avión no llegará a compensar las emisiones de contaminantes durante la fase constructiva de la línea, que pueden representar hasta el 80% de los emitidos durante todo el ciclo de vida del servicio.

**LOS EFECTOS.** También hemos aprendido bastante sobre los efectos territoriales de la AV. Primero, sobre el *efecto túnel*, o desarticulación de la oferta del transporte ferroviario en las áreas intermedias entre estaciones de AV. Segundo, sobre el *efecto succión* de actividad económica, que implica que los principales núcleos de la red concentran los efectos positivos de la mejora de la movilidad, y absorben actividad de los núcleos medianos y pequeños. La solidaridad al revés. ¿No es paradójico?

Todo esto es bien conocido. Pero, como se pronosticaba en mi libro *España, capital París* (Destino, 2010), el desarrollo de la red de AVE es imparable, y las restricciones presupuestarias sólo lo modularán en el tiempo. Procede recordar

**EN EL TIEMPO DE LOS RECORTES, MILES DE MILLONES SE DERROCHAN EN LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD SIN SENTIDO SOCIAL NI ECONÓMICO**



que el Ministerio de Fomento ha presupuestado 4.188 millones para AVE en 2012. En cambio, los cercanías ferroviarios, cuyo servicio es mucho más importante e insustituible, recibe 28,5 millones. Esto es así porque el AVE en España no responde a una política de transporte al servicio de la productividad y el bienestar, sino que es un caso paradigmático de ideología administrativa en estado puro. Desde que el presidente José María Aznar asentara como hito de la política de infraestructuras “una red ferroviaria de alta velocidad que, en 10 años, situará a todas las capitales de provincia a menos de cuatro horas del centro de la península” (Diario de Sesiones del Congreso, 25 de abril de 2000, p. 29), los sucesivos ministros de Fomento, cual sus homólogos de los años previos a la bancarrota y caída de la monarquía de Isabel II, han ido proclamando que “estamos cosiendo España con hilos de acero. Ésa es la verdadera forma de hacer país, de defender la unidad de España: coserla con hilos de acero” (Magdalena Álvarez, medios del grupo Vocento, 11 de mayo de 2008). O que “el AVE nos hace más iguales a los españoles” (Ana Pastor, Informe Semanal de TVE, 21 de abril de 2012). Otros países han elegido vías más eficaces y menos costosas para similares objetivos.

¿Análisis de la demanda? ¿Alternativas disponibles? ¿Costes? ¿Efectos territoriales? ¿Efectos ambientales? Estas variables no entraron en la ecuación de la decisión. Por eso el AVE no recupera la inversión, no sufraga completamente el mantenimiento de la infraestructura, no financia la mayor parte de su material móvil... y sí, (des-

**DOS BUENOS EJEMPLOS** La línea Tokio-Osaka gestiona 140 millones de pasajeros al año y es un éxito financiero. También lo es la París-Lyon, aunque carga sólo 25 millones de viajes al año. Pero el director del TGV París-Estrasburgo, que acumula 50 millones de viajes en cuatro años, reconoce que “no es rentable”. ¡Imagínense, el AVE Madrid-Sevilla, que no ha alcanzado ni los 60 millones en 20 años!



contado todo esto) en 2010 tuvo un beneficio operativo de 2,5 millones de euros. No debe sorprender que el paro supere el 20% en un país en el que las cuentas se hacen así.

**REDISTRIBUCIÓN.** Todo esto para generar una enorme redistribución regresiva a favor de rentas medias-altas y altas, usuarios recurrentes del AVE. También a favor de las grandes empresas de la

construcción de obra pública. Por cierto, cabe anotar aquí el éxito obtenido por el consorcio español que construirá el AVE Medina-La Meca, un contrato de más de 6.000 millones. Felicitemonos todos. Y constatemos que se necesitarían entre cuatro y cinco siglos (al ritmo alcanzado de contratos e importes) para compensar solo la inversión efectuada hasta ahora en España. Quizás para entonces las tecnologías al uso para transporte de viajeros sean más similares a las de *Star Trek*.

España no es tan rica como llegó a creer unos años atrás. Las familias y las empresas están tratando de recortar su deuda, y se reduce el gasto público en educación, sanidad y otras áreas sensibles para (al menos) contener la deuda pública. Al tiempo, miles de millones se derrochan en líneas de AV sin sentido económico ni social. Cada vez más españoles se preguntan sobre sus costes de oportunidad. ¿Qué se podría haber hecho, y hacer, con tantos miles de millones? ¿Una modernización mucho más eficiente del ferrocarril convencional? ¿Una política mucho más agresiva de extensión de las tecnologías de la información? ¿Mantener y mejorar nuestra inversión en educación? Éstas son claves para el futuro de nuestra productividad y bienestar. Ya conocen el triste sino del economista: prestar demasiada atención a la asignación de recursos escasos susceptibles de usos alternativos.

Esta es, con mucho, la principal lección del AVE en España. □

Germà Bel es catedrático de Economía de la Universitat de Barcelona y autor (con Daniel Albalade) de *The Economics and Politics of High Speed Rail: Lessons from Experiences Abroad* (Lexington Books, 2012).