

SIN AVE NO HAY PARAISO  
Germà Bel  
(Publicado en *El Mundo*, 16 de junio de 2013)

El 29 de mayo la Comisión Europea emitió su “Evaluación del Programa Nacional de Reformas y del Programa de Estabilidad de España para 2013” ([http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/swd2013\\_spain\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/swd2013_spain_es.pdf)). En la página 38 se lee: “Hay que analizar con más rigor la relación coste-beneficios de los proyectos propuestos a fin de evitar nuevas sobreinversiones y optimizar la infraestructura existente. El Programa Nacional de Reformas 2013 expone algunos objetivos contradictorios para la política de transporte, como reducir los costes de explotación de la red y seguir construyendo líneas ferroviarias de alta velocidad”. En la Comisión saben que el AVE es cómodo, rápido, y puntual. También que su inversión no se recupera. Y aún más, lean bien, que cada nueva inversión agrava el problema de los costes de explotación.

Ya nadie discute que la inversión es a fondo perdido. La última trinchera argumental es que pasa igual con todas las infraestructuras. Pero los aeropuertos y puertos, como sistema, financian inversión y operación con pago de usuarios. Y las autopistas tienen un grado relevante de financiación por peajes (donde los hay, y sin rescates masivos) y de impuestos sobre combustibles.

El AVE tampoco mantiene la red y estaciones. El canon que Renfe paga a Adif (gestor de infraestructura) no llega. Entre las incógnitas más cuchicheadas está cuándo explotará la situación financiera de Adif. Los plazos de amortización que superan hasta en el 70% los de Francia y las tasas de amortización crecientes en el 3% pasan factura en el futuro, y el futuro ya está aquí. Por último, y sobre coste estricto del servicio móvil, los anuncios de líneas ‘rentables’ olvidan cómo se ha pagado gran parte del material móvil. Nadie encontrará ese nivel de detalle.

Sobre efectos sociales, los beneficios ambientales sólo se dan en líneas de gran demanda. En las de uso moderado toma una eternidad compensar las emisiones de la fase constructiva. En las de poca demanda el AVE daña el medioambiente. ¿Y su contribución al equilibrio territorial? Pues su servicio suele desviar actividad de los nudos más pequeños a los principales. ¡Vaya! Más información sobre estos aspectos se encuentra en mi libro (con Daniel Albalade) *The Economics and Politics of High-Speed Rail* (Lexington Books)

Con todo, es normal que los líderes regionales quieran tener cuanto antes su AVE a Madrid. Es cómodo, rápido, y puntual. Además, Aznar lo prometió en 2000 a todas las capitales de provincia, en 2004 Zapatero añadió dos huevos duros (1000 km más), y en 2012 Rajoy, a través de su ministra de Fomento, adoptaba el lema: ‘el AVE nos hace más iguales a los españoles’ (sic).

Porque sin AVE no hay paraíso. Otros, más tontos y más pobres, se conforman con no tener el 27% de paro.