

L'alta velocitat espanyola continua acumulant rècords d'ineficiència. Sense rutes rendibles, amb Renfe i Adif tràgicament endeutades i 400 milions d'euros de cost de manteniment anual, continua essent l'obsessió de Madrid. Però la liberalització del transport de passatgers posarà en escac Renfe. L'ocellot té els dies comptats.



Dels 206 trajectes d'AVE, 48 van transportar un o cap passatger al dia. Cap línia d'AVE, tampoc

Un ocell gras i gandul

No xarxa, sinó creu, és el que nosaltres necessitem, i aquesta creu la considero destinada a operar ni més ni menys que la nostra salvació econòmica, de la mateixa manera que la creu mística del Calvari ha operat la regeneració de l'espècie humana. [...] Aquest sistema és l'únic que pot permetre observar el sistema de perfecta igualtat degut a totes les províncies del regne". "No volem una Espanya asimètrica, com explico jo als espanyols que els d'una regió d'una comunitat autònoma són més importants que els d'una altra? El nostre objectiu continua essent vertebrar Espanya amb el tren d'alta velocitat".

Entre aquestes dues declaracions de principis han passat exactament 162 anys. El primer concepte el va preconitzar el diputat Andrés Borrego a la comissió per al Ferrocarril del Congrés

dels Diputats l'any 1850. El segon, la ministra del PP Ana Pastor l'any 2012, quan argumentava "la defensa del Corredor Central dels Pirineus i la continuïtat d'inversions faraòniques en l'AVE espanyol". Com es pot comprovar, el missatge, o més aviat la missió que calia acomplir, roman intacte.

Les Corts Espanyoles van contraprogramar el ferrocarril Barcelona-Mataró de 1849, fet amb diner privat i per servir la indústria i el comerç, amb el trajecte Madrid-Aranjuez, pagat pel regne i destinat a fer més còmodes els desplaçaments de la família reial al seu palau d'hivern. I el 2012, les Corts van aprovar una inversió per al segon tram de l'AVE gallec de 1.745,3 milions d'euros, que ha d'enllaçar amb la línia de Valladolid-Madrid. El resultat final d'aquesta operació de salvació nacional es pot quantificar. "L'alta velocitat espanyola ha costat fins ara gairebé

50.000 milions d'euros, més 400 milions anuals de manteniment de les infraestructures. Cap línia no és rendible, perquè els costos de construcció van ser brutals, i el deute de Renfe i Adif és una pilota massa gran per a poder desfer-la", explica Xavier Fageda, professor de política econòmica de la UB i expert en infraestructures. Remarca que, al marge de consideracions polítiques i de la ineficiència econòmica, "l'AVE espanyol tampoc no respon a criteris de rendibilitat social, perquè només mou l'1% dels passatgers de ferrocarril, però xucla dos terços de la partida de ferrocarrils de Foment. En canvi, el servei de rodalia, que absorbeix vint vegades més de passatgers, està absolutament abandonat".

"I jo més". Les dades de Renfe sobre ocupació del 2012 evidencien el desastre. De les 206 rutes que ofereix l'operador ferroviari públic combinades en 29 estacions d'AVE, en 48 van viatjar un o cap passatger al dia, mentre que en una desena d'aquestes rutes no van arribar als 10 passatgers en tot l'any. Trajectes tan minoritaris com Antequera-Puertollano (Málaga-



Barcelona-Madrid, no és rendible per a RENFE.

Ciudad Real), Tardienta-Calatayud (Osca-Saragossa) o Puente Genil-Còrdova (Còrdova) suposen carregar als comptes públics uns 1.800 euros de mitjana per passatger, una subvenció estatal només superada per les pèrdues per passatger en aeroports fantasma com el d'Osca-Pirineus, on un viatger, després de pagar el seu bitllet el 2011, quan hi van operar vols, costava a AE-NA 1.607,92 euros més.

“Quan es construeix una infraestructura com una estació d'AVE o un aeroport i no la utilitza gairebé ningú,

la infraestructura segueix allà, s'ha de mantenir encara que hi passi un tren a recollir un sol passatger, i en el cas de l'avió, es paguen subvencions a companyies per operar-hi”, recorda Xavier Fageda. Moltes estacions d'AVE són la rebequeria política regional del caríssim “i jo més”. Responen a promeses electorals d'un dels dos partits que s'alternen al govern espanyol i gairebé mai no tenen una ubicació geogràfica idònia. Com se sap, aquest “i jo més” no ha tingut traslació a Catalunya, on tot just fa uns mesos que s'ha inaugurat el trajecte Girona-Barcelona, a l'espera de tenir la connexió definitiva amb França, encara sense data segura.

Un exemple ben il·lustratiu, l'estació de Villanueva de Córdoba, a pocs quilòmetres de la capital. Es va acabar de construir tot just fa un any, conseqüència de la promesa electoral de Manuel Chaves (PSOE), però encara no ha entrat en funcionament. Ha costat 14,6 milions d'euros, dels quals 12 han anat a càrrec de la Junta d'Andalusia, i ha de donar servei a la comarca de Los Pedroches, de 56.000 habitants. I per què no hi circulen trens? Perquè Renfe no té constància d'aquesta estació i, per tant, no hi ha planificat el pas de la línia Madrid-Còrdova-Sevilla.

L'eficiència passa de llarg. Òbviament, cap estació d'AVE feta per caprici polític no és rendible. Tampoc ho són les que, per criteris de moviment econòmic entre grans capitals, ho podrien ser, perquè el seu cost de construcció, en temps de vaques grasses i de domini absolut del *lobby* constructor espanyol (entre l'any 2000 i el 2010) va ser brutal. De tota la xarxa

d'alta velocitat espanyola, només hi ha dos trajectes que superen el milió de passatgers anuals i que, per tant, podrien ser un bon negoci. És el cas de Barcelona-Madrid i Madrid-Barcelona, amb 1.309.862 i 1.304.697 passatgers respectivament. La línia, que cobreix 667 quilòmetres, es posà en marxa el 2008 amb un cost de 8.766 milions d'euros. Aquesta inversió és un llast per a la rendibilitat d'aquest servei, que amb la demanda actual –en part vampiritzada pel pont aeri– fa que els quilòmetres es facturin a preu d'or. De fet, les distàncies recorregudes en un any són la meitat de les que fa un TGV francès, alemany o holandès. L'AVE és un ocellot gras i gandul, si el comparem amb d'altres de la seva espècie.

Alimentar el més gran. Diversos estudis acadèmics han demostrat que l'argument que ha utilitzat històricament el govern espanyol per a justificar les inversions desafortades en estacions d'alta velocitat en territoris amb una activitat econòmica testimonial, en nom de la igualtat de totes les províncies, no sols és fals sinó que també és contraproductiu. Com explica Fageda, “en el millor dels casos, l'AVE pot consolidar processos econòmics ja existents, però difícilment crearà dinàmiques econòmiques noves. Més que crear trànsits addicionals, que és allò que realment genera impacte econòmic sobre el territori, l'alta velocitat contribueix a concentrar l'activitat econòmica a les grans ciutats”. És més, afegeix Fageda, l'AVE beneficia “les persones amb major nivell de renda” i provoca que “s'acabin desatenent les inversions

La festassa de l'alta velocitat

■ Inversió en construcció d'alta velocitat (fins el 2012)
49.300 milions d'euros

■ Cost de manteniment anual de la xarxa
400 milions d'euros

■ Línies rendibles comptant-hi la inversió
Cap

■ Ús
30 milions de passatgers (**1%** del total de ferrocarril)



■ Pressupost anual
66% del total per a ferrocarril

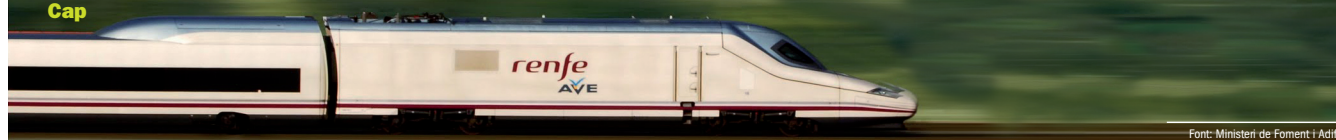


■ Quilòmetres de xarxa
2.225, només superats per la Xina
2.500 en construcció o sense servei

■ Quilòmetres recorreguts per any
360.000, a la cua de l'alta velocitat mundial

■ Rutes operades per Renfe
206 en 29 estacions

■ Deute de Renfe i Adif
17.000 milions d'euros



Font: Ministeri de Foment i Adif

L'«Enquête publique» o la bandera nacional

El *café per a tothom* ferroviari de l'Estat espanyol, un AVE a cada capital de província –i més– que connecti amb la capital, sigui o no rendible ni necessari, en nom de la cohesió nacional –ideològica, s'entén–, és una singularitat més d'aquest estat a la UE. França és el cas més antagònic a l'hora de destinar diner públic a la construcció d'infraestructures. Allà una infraestructura és una decisió que es pren després de molts estudis previs i de consultar també les administracions regionals implicades. El procediment de l'*enquête publique* l'inicia el president de la República, i no pas el govern, designant un equip d'experts que elaboraran els estudis pertinents, els quals paguen conjuntament les administracions regionals que se'n beneficiaran. Així s'ha fet amb el TGV Perpinyà-Montpeller. Justificada amb números la rendibilitat del projecte, i demostrada també la seva repercussió social, després de fer-se consulta pública, on tots els ciutadans poden fer alegacions, si el resultat és positiu, la infraestructura tirarà endavant. La diferència entre la metodologia francesa i l'espanyola, a banda dels processos democràtics per a prendre una decisió d'inversió tan potent i dels estudis de viabilitat que dicten si la infraestructura és necessària per a un territori, és que a França no hi ha lloc per al clientelisme i els amics de les empreses constructores. França no és pas l'excepció. Només l'Estat espanyol acumula un estoc d'infraestructures ruïnoses –pagades en part per una UE que no va controlar el destí dels fons europeus– i gestionades per empreses públiques. Passa amb Renfe i Adif, amb AENA i amb Ports de l'Estat. I tant se val que el deute sigui estratosfèric. Paga el ciutadà.



L'AVE a Galícia va ser l'obsessió de José Blanco (PSOE), que va inaugurar el primer tram essent ministre en funcions. El 2012, el PP ha invertit 1.745,3 milions d'euros per al segon tram.

al servei de rodalia i regionals, més utilitzats per persones amb una renda més modesta". Ras i curt, el criteri d'igualtat madrileny acaba essent insolitari i elitista.

Final de festa. Amb un deute d'uns 17.000 milions d'euros de Renfe i Adif, i una classe política espanyola (tant PSOE com PP) entestada a continuar cosint la seva nació amb cables d'acer, com va prometre que faria la ministra Magdalena Álvarez el 2007, la possibilitat d'un canvi de rumb en el destí d'aquesta infraestructura s'albira impossible. Ni el context de greu crisi econòmica no ha evitat que Madrid destini gairebé 2.000 milions d'euros a una segona línia de TAV a Galícia, després d'una primera inaugurada el 2011. No ha tingut gens d'importància el fet que el trajecte en tren convencional paral·lel a la nova línia programada sigui el menys rendible de tota la xarxa de Renfe (de cada 100 euros invertits només se'n recuperen 3,6 amb els bitllets dels passatgers).

Qui pot apagar la música i fer fora els convidats? La lliure competència. Però ho tindrà molt complicat, per a accedir a la festa i poder aixafar-li la guitarra a Renfe. El febrer passat, el govern de Rajoy introduïa, sense fer soroll, en un decret, una clàusula segons la qual el Ministeri de Foment haurà d'atorgar un títol habilitant per a poder operar rutes

de ferrocarril a l'estat quan el transport de persones quedi liberalitzat el 2014. És una trava més per evitar que Renfe hagi de competir, perquè el ministeri és conscient que, si obre la porta, l'operador ferroviari públic no podrà competir. El seu deute financer és tan desproporcionat que faria impossible presentar batalla a un operador públic o privat sanejat, com és el cas de les empreses europees, que només operen línies que siguin rendibles. "Quan es liberalitzi el sector, Renfe haurà de començar a tancar línies, no podrà resistir. Serà un procés gradual, però passarà", augura Fageda.

De fet, a Itàlia el mercat ferroviari de passatgers ja està liberalitzat. L'abril de 2012 va començar a operar una companyia nova, Italo Treno, que competeix amb el Frecciarossa, propietat de l'estat italià. Tots dos operen diverses línies d'alta velocitat. El grup privat ha invertit 1.000 milions d'euros en trens de gran qualitat i aplica una política molt agressiva de preus que li permet guanyar quota de mercat a gran velocitat. Qui no corre vola. Sense el proteccionisme de l'estat, Renfe haurà de moure fitxa, i tenint en compte el seu estat de coma induït, la cosa més lògica és que s'acabi retirant de la cursa abans o després.

Gemma Aguilera