

L'Estat ha calculat en 29 milions els passatgers d'AVE i llarga distància el 2014, i assegura que han crescut un 20%. Però no ha fet públiques les xifres de passatgers de cada estació construïda. Les darreres informacions oficials són de l'any 2011, i ni Renfe ni Adif, empreses públiques, han volgut treure a la llum els resultats del servei d'AVE segregat per ciutats. EL TEMPS ha tingut accés a les xifres, que posen al descobert el gran fracàs de bona part de les estacions.

Gairebé 50.000 milions invertits des de l'any 1992 i 27.075 milions més compromesos. 2.400 quilòmetres en servei i una trentena llarga d'estacions d'alta velocitat. El resultat: dues empreses públiques endeudades fins al coll i vuit trams més compromesos el 2015 per ampliar la xarxa en 1.000 quilòmetres més que connectaran vuit capitals de província amb Madrid. La justificació econòmica i/o social? Inexistent. Només la línia Barcelona-Madrid, i en alguns anys la de Madrid-Sevilla, Madrid-València i Madrid-Màlaga són rendibles pel que fa a l'exploatació del servei, però no pas a l'amortització del cost de la infraestructura. La resta de serveis d'AVE perden diners cada vegada que circula un tren, que se sumen a l'elevat cost de manteniment de les estacions, en algunes de les quals la presència de viatgers és excepcional. Segòvia, Tardineta (Osca), Antequera i Requena s'emporten la palma en la llista d'infraestructures fantasma, amb 348, 449, 3.147 i 7.122 passatgers que han pujat a l'AVE en aquestes estacions el 2014. De la resta d'estacions, només València, Màlaga, Saragossa i Sevilla estan entre 1-1,5 milions de passatgers, Barcelona arriba als 2,5 i Madrid als 6,8 milions de viatgers que pugen en aquesta estació.

Aquestes xifres, però, no són públiques. Han estat volgodament amagades per Adif i Renfe, que va publicar les darreres dades segregades per estacions el 2012, corresponents a l'exercici anterior. L'única informació que han facilitat les empreses dependents del Ministeri de Foment és que el 2014 van utilitzar l'AVE i els trens de llarga distància –ALVIA, Euromed

La gran mentida de l'AVE



La ministra de Foment, Ana Pastor, acompanyada de polítics gallecs del PP, visita les obres del túnel d'O Espiño per on ha de passar la línia d'AVE Madrid-Galícia, inclosa en els PGE del 2015.

i nocturns— un total de 29 milions de viatgers. Ni rastre de les xifres de passatgers per estacions i trajectes d'AVE que fins al 2011 es podien trobar a l'anuari del ferrocarril espanyol a les memòries d'Adif i Renfe. Les dues empreses públiques s'han limitat a oferir una xifra de 29 milions de passatgers sense desglossar-los per serveis, i a vantar-se de l'èxit de la política comercial de bitllets de baix cost per atraure nous viatgers, que si bé ha reportat un increment total del 20%, només s'ha traduït en un 3% de nous ingressos.

EL TEMPS va sol·licitar aquesta informació però no va obtenir resposta, i diverses fonts properes a Adif van explicar que la companyia no volia fer públics els resultats. Una política d'opacitat que recorda molt la de les balances fiscals, però que, per contra, contrasta amb la transparència d'AE-NA, que cada dia vuit publica al seu web les dades de trànsit de passatgers per aeroport del mes anterior. Però aquest setmanari ha tingut accés a les xifres corresponents als anys 2013 i 2014 –vegeu gràfic de la pàgina 13–, que posen sobre el paper una evidència

que Foment pretén tapar: el volum de passatgers, en concret 16.734.386 viatgers dels serveis AVE, AVE-City i AVE-Noroeste el 2014, sense incloure ALVIA, Euromed i trens nocturns de llarga distància, queda molt lluny dels mínims de rendibilitat del servei que caldria per no perdre diners en la prestació del servei. De fet, Renfe reconeixia fa unes setmanes que el volum de passatgers actual “no és sostenible”, i preveia la necessitat de tenir 50 milions de passatgers el 2018 per poder garantir la viabilitat del servei. De fet, només Rodalies Renfe, considerat un tren social, pot perdre diners.

Tren electoral. L'Estat va optar per ocultar aquesta informació coincidint en el temps amb els primers avisos de Brussel·les l'any 2012 sobre la no rendibilitat de la xarxa d'AVE espanyola i dels nous projectes. Si es dona un total de passatgers conjunt per a l'AVE i la llarga distància, sense entrar a detallar quins tràfics provenen efectivament de les estacions d'alta velocitat, es pot publicitar un increment de passatgers que avali de cara a l'opinió pública la creixent acceptació i demanda de més serveis d'alta velocitat. Més encara en termes electorals. El gran drama és que s'ha creat un substrat polític, i també en una part de la societat civil espanyola, en què la demanda d'AVE és brutal i s'ha convertit en una mercaderia i una arma electoral. La dinàmica de reivindicar una estació d'AVE en ciutats que no la necessiten i oferir-la a canvi del vot explica en bona mesura el despropòsit de l'AVE durant els darrers quinze anys, i per desgràcia continua aquest 2015.

Seria una mala estratègia governamental posar de manifest que estacions que han costat molts milions d'euros, construïdes en plena crisi econòmica, ara tot just arriben als 40.000 passatgers anuals en el millor dels casos, i gràcies a una política de descomptes agressius. I menys encara mostrar els percentatges d'ocupació de les línies, que en alguns casos no arriben al 5%.

Per tant, sense ensenyar les cartes del fracàs de l'alta velocitat, i fent creure que el producte té acceptació i expectatives econòmiques, l'executiu de Mariano Rajoy ha pressupostat per

El tràfic de passatgers que amaga ADIF

EL TEMPS ha tingut accés a les dades de passatgers d'alta velocitat espanyola (AVE*) desglossades per estacions d'origen, una informació que l'Estat no fa pública des de l'any 2012. Per tal d'analitzar correctament les dades, cal tenir en compte que Renfe i Adif computen els passatgers dels trens ALVIA com a alta velocitat, i que en la llarga distància s'hi computen també els trens Euromed i nocturns, una suma que dona els 29 milions de passatgers d'AVE i llarga distància publicitats per la companyia. En les xifres que ha pogut analitzar aquest setmanari, el total de viatgers exclusivament de la marca AVE és de **16.734.386** de viatgers el 2014, que arriben als **20.048.011** si s'hi sumen els trajectes ALVIA considerats alta velocitat.

Per altra banda, en el trajecte Figueres-Girona-Barcelona, tot i que és alta velocitat, no està computat com a tal perquè és operat per un tren AVANT. Això explica la caiguda del tràfic de passatgers a Girona i Figueres el 2014, malgrat l'entrada en funcionament del nou servei d'AVE. I finalment, l'increment de passatgers en bona part de les estacions està relacionat amb una política comercial d'ofertes de bitllets de baix cost per omplir trens.

	SERVEI D'AVE ¹		SERVEI DE LLARGA DISTÀNCIA ALVIA		LLARGA DISTÀNCIA AVE+ALVIA	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Barcelona	2.161.620	2.248.006	343.243	504.123	2.504.863	2.932.129
Madrid	6.022.854	6.877.655	1.857.477	1.686.348	7.880.331	8.564.003
Segovia	60	348	31.828	32.453	31.888	32.801
Toledo	0	101.598	— ⁽²⁾	—	0	101.598
Sevilla	1.407.892	1.508.094	36.273	42.580	1.444.165	1.560.674
Saragossa	1.086.533	1.183.275	92.858	156.216	1.179.391	1.339.491
Tarragona	240.878	250.898	51.363	78.144	292.241	329.042
Còrdova	616.236	698.177	38.976	36.736	655.212	734.913
Lleida	220.664	245.367	40.478	72.851	261.142	318.218
Màlaga	940.011	1.033.932	4.141	2.161	944.152	1.036.093
Puente Genil	20.994	25.399	—	—	20.994	25.399
Ciudad Real	94.463	108.383	9.617	11.094	104.080	119.477
Puertollano	32.638	37.714	—	—	32.638	37.714
Antequera-ciutat	820	3.177	197	140	1.037	3.317
Conca	98.770	127.552	39.435	34.892	138.205	162.444
València	988.168	1.074.404	71.052	84.606	1.059.220	1.159.010
Villena	13.811	27.621	18.273	937	32.534	28.558
Alacant	281.125	505.937	327.400	233.619	608.525	739.556
Albacete	94.545	153.779	67.706	39.769	162.251	193.568
Antequera-Sta. Ana	54.182	70.579	—	—	54.182	70.579
Oscá	32.669	36.178	—	—	32.669	36.178
Tardienta	421	449	—	—	421	449
Calatayud	38.100	39.326	6.564	7.958	44.664	47.284
Guadalajara	33.219	34.280	2.382	2.213	35.601	36.493
Requena	7.708	7.122	—	—	7.708	7.122
Girona	85.571	83.321	194	—	85.765	83.321
Valladolid	46.271	26.401	259.023	286.785	305.294	313.186
Figueres	58.662	35.394	1.544	—	60.206	35.394
TOTAL	14.740.165	16.734.386	3.239.194	3.313.625	17.979.359	20.048.011

(1) AVE inclou les marques AVE-City, AVE i AVE-Noroeste.

(2) Adif considera el servei d'ALVIA com d'alta velocitat.

(3) No es presta servei d'ALVIA perquè només opera AVE o perquè s'ha passat d'ALVIA a AVE.



El primer tren que va circular per l'estació de Segòvia-Guomar el desembre de 2010, i per la qual el 2014 van transitar només 348 passatgers.

a aquest 2015 vuit nous trams –vegeu mapa a la pàgina 17– amb una dotació de gairebé 3.600 milions, la major part dels quals aniran a càrrec del dèficit d'Adif-Alta Velocitat.

La subhasta per a les eleccions espanyoles que podrien celebrar-se a finals del 2015 o principis del 2016 contempla estacions a Zamora, Lleó, Palència, Burgos, Castelló, Múrcia, Cadis i Granada, totes destinades a enllaçar amb d'altres estacions de la xarxa actual per arribar a Madrid. De l'AVE València-Barcelona, ni mitja paraula, si bé el tram que unirà Castelló amb València escurçaria una mica el trajecte fins a la capital catalana, segons les previsions de Foment.

Els alcaldes i presidents d'algunes comunitats autònomes que també en-

ceten any electoral tenen molt clar que ni la crisi, ni les advertències de Brussel·les ni la realitat de les xifres desastroses de l'AVE no els aixafaran la campanya. Es mercadejarà amb més estacions per als qui no en tinguin o es recordarà a l'elector quin partit els va dur l'alta velocitat al poble.

Especialment significativa va ser l'amenaça de l'alcalde de Vigo, del PSOE, a la ministra de Foment, en conèixer que entre els plans del PP per al 2015 no hi ha la construcció de l'estació d'AVE a la ciutat ni la connexió per Cercedo. “De cap manera la ciutat no tolerarà quedar-se sense estació d'AVE o que haguem d'anar a Madrid en tren a través de Santiago. Foment ens vol portar a un endarreriment propi del segle XIX”, bramava Abel Caballero,

que va recordar a Ana Pastor que ella és de la província de Lugo, fet que, a parer seu, agreuja encara més el conflicte: “Que no se li acudeixi presentar-se a Vigo en unes eleccions sense contractar l'estació”, va avisar.

Europa s'atura, Espanya, no. Si Espanya continua invertint desafortadament en l'AVE i cap organisme de control dels comptes públics hi posa cap objecció, a Portugal i França els respectius tribunals de comptes exigeixen posar el fre, potser definitiu, a les inversions en alta velocitat. En un informe datat l'octubre de 2014, la Cort de Comptes francesa avisava l'executiu d'Hollande que, “tot i que els clients del TGV i els polítics esperen continuar engrandint la xarxa d'alta velocitat,

amb quatre línies en construcció, amb l'argument que el TGV contribuiria a la igualtat entre territoris i afavoriria el desenvolupament econòmic i el respecte mediambiental, aquestes afirmacions cal revisar-les profundament". Aquest organisme considera "incompatible" continuar invertint en TGV i "emprendre una reforma accelerada de la xarxa ferroviària clàssica, abandonada durant 30 anys i que reclama una posada al dia urgent", i remarca que "la demanda de serveis d'alta velocitat en marxa i els nous projectes seran cada vegada menys rendibles".

La Cort de Comptes no veu cap altra sortida que no sigui aturar projectes i fer una reflexió, perquè "incrementar el preu del bitllet serà mal vist pel client, i fer promocions incrementaria l'ús però no els ingressos —com ha passat amb l'AVE espanyol—, com tampoc seria desitjable fer circular trens convencionals per línies concebudes per a alta velocitat". L'informe conclou que l'Executiu francès hauria de prendre mesures com "fer prevaler l'avaluació econòmica i social dels projectes de TGV i els informes d'experts independents anunciats per al 2030" i "no començar cap estudi preliminar sense haver definit un pla de negocis per al gestor d'infraestructures i l'operador ferroviari per a cada obra proposada".

Per la seva banda, el Tribunal de Comptes de Portugal justificava a principis de gener la "inviabilitat" del tren d'alta velocitat entre Lisboa i Madrid, que tant obsessiona l'Executiu espanyol i Extremadura, que comportava una inversió d'11.600 milions d'euros per unir les dues capitals en dues hores i mitja. Portugal ja va descartar l'obra el 2012 perquè els estudis preliminars demostraven que la inversió no presentava rendibilitat financera. El Tribunal argumenta que "no hi ha evidències que els beneficis superarien els costos, i els riscos són encara més grans per la falta d'experiència prèvia en la implantació d'un sistema de transport íntegrament nou». A més, remarca que els costos recaurien sobre "empreses públiques econòmicament deficitàries". La mateixa situació que Espanya. Però dos camins totalment diferents.

Gemma Aguilera

La bombolla ferroviària amenaça d'esclatar

El deute acumulat per Adif i Renfe en els darrers anys posa en perill la viabilitat immediata de les dues empreses públiques, que podrien veure's abocades a una privatització matussera. L'obsessió per continuar invertint en alta velocitat ha dut l'Estat a disparar el cànon que fa pagar a Renfe i l'endeutament d'Adif per continuar amb els seus plans de cosir amb acer totes les capitals de província.

La festa de l'AVE continua. L'Estat ha fixat en els Pressupostos Generals de l'Estat del 2015 una inversió de 3.561 milions d'euros, un 48% més elevat que el del 2014, per ampliar un 33% la xarxa actual d'alta velocitat amb uns 1.000 quilòmetres més d'AVE que connectin vuit capitals de província amb Madrid. Al marge de l'evident manca de justificació econòmica i social de totes i cadascuna de les línies projectades en aquest any electoral —altrament haurien sortit a la llum informes de viabilitat executats per experts independents i s'haurien debatut políticament els projectes com succeeix en altres països—, la decisió del Ministeri de Foment de forçar més la màquina pot tenir conseqüències desastroses per a la prestació del servei ferroviari espanyol. Experts consultats per aquest setmanari avisen de la imminència de l'esclat de la bombolla ferroviària, que fa anys que s'engreixa amb quilòmetres i quilòmetres de vies i estacions d'AVE no rendibles. Amb la inversió del 2015, l'Estat haurà abocat 54.000 milions de diner públic per bastir una xarxa radial d'acer, la més gran d'Europa i la segona del món per darrere de la Xina.

Què pot desencadenar l'esclat? La pressió sobre Adif, el gestor públic d'infraestructures sobre el qual l'Estat carregarà el deute de les obres, pot conduir ràpidament tant Adif com Renfe a la fallida econòmica i a la posterior privatització, asseguren experts consultats per aquest setmanari. I és que d'aquests 3.561 milions d'euros que apareixen en els PGE, només 285 provenen de subvencions a fons perdut de la UE i una petita part més surt realment dels pressupostos. La resta s'aconseguirà per la via de l'endeutament d'Adif. Preveient aquesta necessitat, l'Estat ja va dividir l'empresa en dues societats, Adif i Adif-Alta Velocitat. Tal com va explicar la ministra de Foment a principis de 2014, la segona societat "assumirà bona part del deute i de la inversió d'Adif", perquè es dedicarà a construir i administrar l'AVE i tots els negocis relacionats, com estacions, tallers i subministrament d'energia, entre d'altres. La nova societat ha assumit la xarxa actual de 3.100 quilòmetres d'AVE, més els gairebé 2.000 que estan en construcció o planificats. El regal inclou el deute d'Adif associat a aquests actius, que, comptabilitzant la despesa associada a les promeses del 2015, deixa Adif amb un deute