

6. INFRAESTRUCTURAS. LA APUESTA POR EL AVE



España es el país europeo con más kilómetros de alta velocidad en construcción. El autor sostiene que este proyecto, muy costoso para las arcas públicas, no se traduce en un dinamismo productivo del mismo nivel y considera urgente priorizar otras obras, como el ferrocarril para mercancías

El AVE: una productividad precaria

ANÁLISIS

Germà Bel

La política de infraestructuras en España ha combinado récords de inversión con serios problemas de eficiencia y de eficacia. Estos defectos se aprecian sobre todo en los ferrocarriles y los aeropuertos. En estos últimos, hemos logrado que un monopolio centralizado defendido mediante retóricas de eficiencia y, sobre todo, solidaridad, sea el gestor aeroportuario que más dinero pierde en el mundo (un paradigma de eficiencia!), y las pérdidas se concentran desproporcionadamente en los aeropuertos de Barcelona y, sobre todo, Madrid. No son, desde luego, los aeropuertos más pequeños ni están situados en territorios pobres (¡todo un paradigma de solidaridad!). Eso, mientras los aeropuertos de ese tamaño suelen tener beneficios en el resto de la Unión Europea.

Los errores cometidos con las infraestructuras ferroviarias quizás han sido aún más perjudiciales. Tras la implantación de la alta velocidad —AV— en España hace ya dos décadas, su expansión se acelera a partir del 25 de abril de 2000, cuando José María Aznar declaró el propósito de dar prioridad a “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”. Esta política, que copia en su literalidad geográfica la Ley de Ferrocarriles de 1870, logrará que seamos el segundo país con más kilómetros de alta velocidad del mundo al acabar 2010, sólo tras China. Pero la aportación de la AV a la productividad es precaria, sobre todo con redes exclusivas para pasajeros. Más aún, teniendo

España es el único país en el que la línea de tren prioritaria está lo más lejos posible del puerto

en cuenta nuestras características territoriales y demográficas: nuestra red de AV soportará durante 2010 menos del 20% de pasajeros de los servidos por la red francesa; aunque, eso sí, la nuestra será más larga en solo unos meses.

Mientras tanto, la evolución del transporte de mercancías por ferrocarril ha sido patética. En los 2000 la cuota de la mercancía por ferrocarril ha retrocedido muy moderadamente en el conjunto de la UE: pero España —con el mayor esfuerzo

inversor en ferrocarril— ha conseguido una caída del 40% en la cuota de mercancías, del 7% al 4%. Esto es grave, pues el ferrocarril ofrece su mayor aportación a la productividad con el transporte de mercancías. Su expansión serviría para reducir la dependencia de la carretera, con grandes beneficios económicos, de menor congestión viaria, medioambientales y de menor siniestralidad.

Es posible hacerlo mucho mejor: priorizando el ferrocarril de mercancías, y solucionando de una vez su conexión con los principales puertos. Claro que esto obligaría a algunas rectificaciones. Por ejemplo, a alterar la prioridad fijada en 2003 por el Gobierno para la parte española de la red europea de ferrocarril de mercancías. De forma incomprensible (bueno, sí entendible, pero ilógica e irracional) se dio prioridad al eje Algeciras-Madrid-Zaragoza-Francia. ¡España es el único país en el que la línea prioritaria se halla lo más lejos posible de los puertos! Aunque el volumen de mercancías que soporta este eje es muy inferior al del co-

rredor mediterráneo, el más denso —por mucho— en mercancías. Además, una línea Algeciras-Murcia-Valencia-Barcelona-Francia permitiría unir ferrocarril y puertos de mayor volumen de tráfico. Los beneficios serían impresionantes. Sólo necesitamos que la política de infraestructuras priorice la productividad en lugar de la ordenación del poder territorial.

Carece de sentido la apoteosis de una infraestructura tan improductiva como el AVE. Y, por cierto, es un despropósito alegar motivos de reequilibrio territorial en su defensa. Desde los setenta en Japón y los ochenta en Francia está documentado que la AV provoca un efecto succión de la actividad económica que beneficia al nodo principal de la relación en perjuicio de los menores. Es conmovedor ver alcaldes y presidentes regionales que, al solicitar estaciones de AVE, invocan perjuicios económicos para sus ciudades medianas y pequeñas. ¡Solidaridad al revés! En cambio, mejorar sus comunicaciones ferroviarias de mercancías potenciaría sus oportunidades. Y beneficiaría al conjunto de España. ¡Habrà que hacer de la necesidad virtud!

Germà Bel es catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Barcelona.

Y además en elpais.com/especial/sostenibilidad

► **Participe.** ¿Cree que las importantes inversiones de España en alta velocidad resultan productivas para las empresas y para los ciudadanos?

No sabemos qué tiene la palabra **GRATIS** que a todos nos gusta.

Ahora, contratando la luz y el gas con Iberdrola,

Contrátalo en el
900 225 235
www.iberdrola.com

* Descuentos durante un año contratando el Servicio Mantenimiento Gas y el Servicio Urgencias Eléctricas. Consulta condiciones en www.iberdrola.com


