

PÍLDORAS DE INVESTIGACIÓN

LA ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA

Ejemplo de irracionalidad política



INSTITUTO
JUAN DE MARIANA

PÍLDORAS DE INVESTIGACIÓN

LA ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA

Ejemplo de irracionalidad política

ISSN: 2695-5709
NOVIEMBRE 2019, MADRID



SANTIAGO CALVO

DOCTORANDO EN ECONOMÍA POR LA UNIVERSIDAD DE SANTIAGO
COLABORADOR Y MIEMBRO DEL EQUIPO DE INVESTIGACIÓN DEL IJM



INSTITUTO
JUAN DE MARIANA

INTRODUCCIÓN

Una de las joyas de la corona de las infraestructuras en España para los socialistas de todos los partidos es la Alta Velocidad en España (AVE), puesto que esta se ha asociado en las últimas tres décadas con la modernización e internalización del país, ya que la fecha en la que fue inaugurada es notablemente simbólica: 1992.

En 1992, Barcelona organizó los que para muchos fueron los mejores Juegos Olímpicos de la historia (moderna); en ese mismo año, y tras gestiones que se prolongaron en el tiempo casi dos décadas, Sevilla organizó durante seis meses la Exposición Universal dedicada a la “La Era de los Descubrimientos”, aprovechando el V centenario del descubrimiento de América.

Con la celebración de tales acontecimientos, mejorar las comunicaciones entre ambas ciudades con la capital era una obligación para el poder político. Sin em-

bargo, las prisas y las ocurrencias fueron la norma a finales de los años 80 (García, 2017), ya que a apenas cuatro años del comienzo de la Exposición Universal y de los Juegos Olímpicos se decidió cambiar el ancho de la vía para adaptarla al de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) y aumentar la velocidad a la que debería circular el nuevo ferrocarril.

La falta de previsión política abrió una lucha territorial entre Cataluña y Andalucía, ya que era imposible que ambas regiones contaran con una línea de Alta Velocidad para 1992. Curiosamente, fueron dos catalanes los que inclinaron la balanza a favor de la ciudad hispalense, Narcís Serra y Josep Borrell. Finalmente, y después de 450.000 millones de pesetas (en torno a 2.700 millones de euros), el 21 de abril de 1992 se logró inaugurar la primera línea de AVE en España, que unía las ciudades de Madrid y Sevilla.

UN PROBLEMA DE SOBRECAPACIDAD

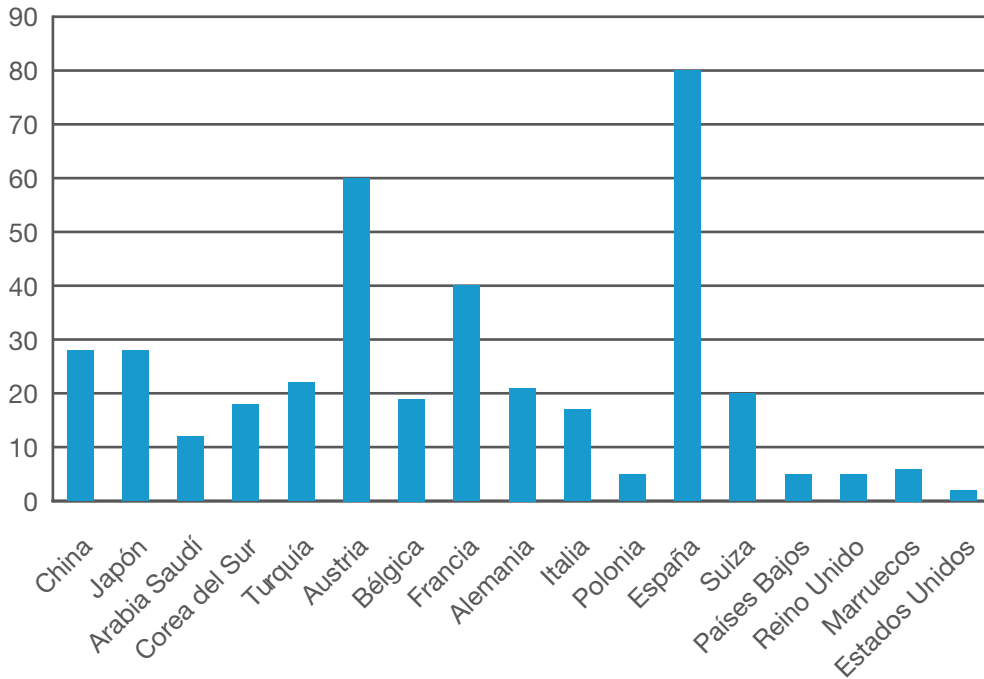
Según las Cuentas Anuales a 31 de diciembre de 2017 del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) de Alta Velocidad, que es el organismo encargado del mantenimiento y construcción de las líneas de alta velocidad en España, el AVE le ha costado a los españoles 45.000 millones de euros, a lo que habría que sumar otros 13.700 millones de euros de obras que se encuentran en curso.

Tal cantidad de dinero ha servido para que el Estado haya construido la segunda mayor red ferrocarriles de alta velocidad del mundo, de acuerdo con los datos ofrecidos por la International Union of Railways a 28 de marzo de 2019, con 2.852 kilómetros construidos y otros 904 kilómetros que están en construcción, solo por detrás de los 38.250 kilómetros existentes en China; y que supone un coste próximo a los 18 millones de euros por kilómetro.

Este dato por sí solo podría hablar bien de la gestión pública hecha por los políticos en España en lo referente a la inversión en las infraestructuras de ferrocarriles de alta velocidad. Pero nada más lejos de la realidad: relativizando los resultados, el AVE es un ejemplo de sobrecapacidad e ineficiencia que ha servido para satisfacer los megalómanos deseos de la clase política.

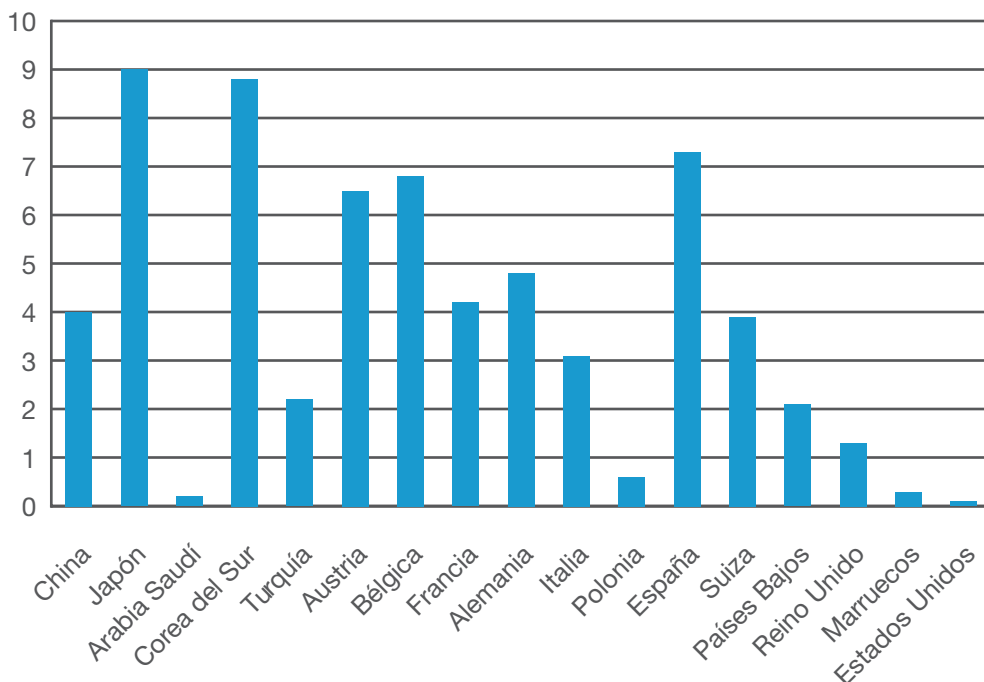
Para empezar, la ratio entre el número de kilómetros construidos o que están en construcción y el número de habitantes es la más elevada del mundo (80 kilómetros cuadrado por millón de habitantes), y con respecto a la superficie, España cuenta con la tercera mayor red ferroviaria de alta velocidad del mundo (7,5 kilómetros por cada 1.000 kilómetros cuadrados), solo superada por Japón y Corea del Sur.

Gráfico 1. Número de kilómetros de alta velocidad por cada millón de habitantes



Fuente: elaboración propia a partir de International Union of Railways.

Gráfico 2. Número de kilómetros de alta velocidad por cada mil kilómetros cuadrados



Fuente: elaboración propia a partir de International Union of Railways.

Para ser justos, la elevada oferta de alta velocidad podría deberse a que la intensidad de la demanda también lo es, por lo que la inversión pública simplemente ha intentado satisfacer las necesidades de transporte de los ciudadanos. Sin embargo, y de acuerdo con la International Union of Railways (2019), España apenas cuenta con 15,5 pasajeros por kilómetro, muy por debajo de los 577,6 de China, los 101,4 de Japón o los 58,3 y 28,5 de Francia y Alemania, respectivamente. El resultado es claro, España es uno de los países con la red de alta velocidad más infrutilizada del mundo, y los expertos señalan que las ratios de uso van a caer en los próximos años debido a la apertura de nuevas líneas en territorios poco poblados (García, 2018).

Tal y como indica el Tribunal de Cuentas Europeo (2018), en el que se evalúan 10 líneas de alta velocidad en las que las instituciones comunitarias han aportado hasta 23.700 millones de euros y que cubren el 50% de las líneas ferroviarias de alta velocidad de Europa, para que una línea sea rentable debe contar con al menos nueve millones de pasajeros. De las cuatro líneas españolas analizadas, solo la de Madrid-Barcelona cumple con esta condición. Además, líneas que están en construcción como la de Madrid-Galicia, dada su zona de influencia, no serán capaces de alcanzar el número mínimo de pasajeros para ser rentables.

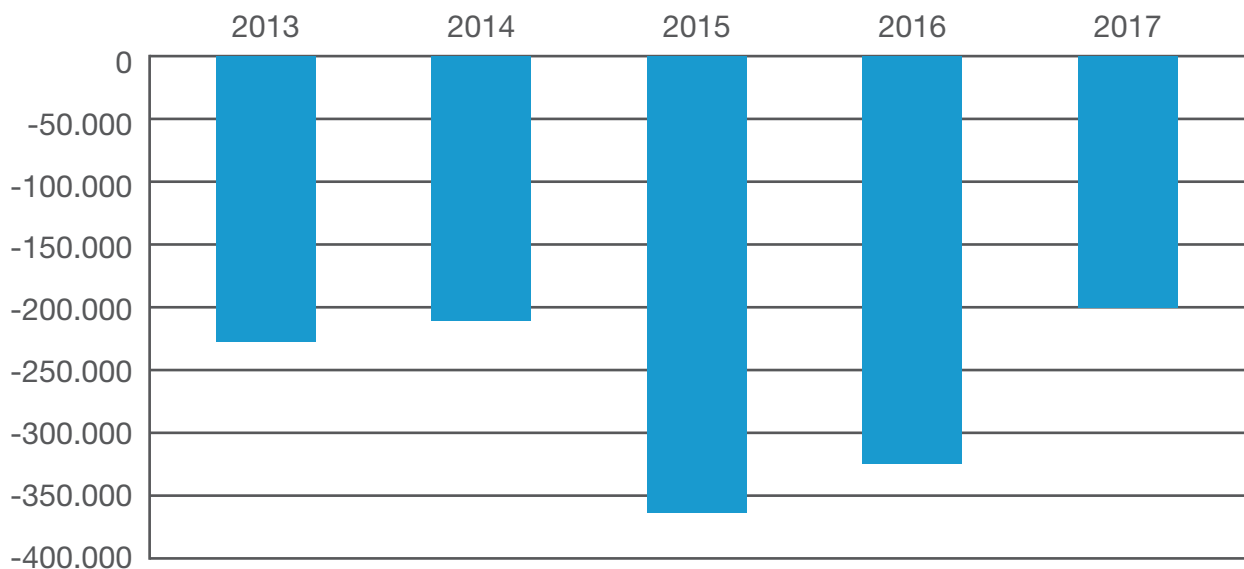
En el mismo informe, también se analiza el coste de las líneas de alta velocidad, el cual ha sido calculado como el coste por cada minuto que este tipo de construcción ahorra en los tiempos de viaje, y que va desde los 34,6 millones de euros del eje Atlántico a los 69,9 millones de euros de la línea Madrid-Galicia. Además, en todas las líneas analizadas se encuentra un sobrecoste sobre el presupuesto inicial que se sitúa en un rango entre el 26,3% y 38,5%; dicha cifra es similar a la desviación del 31,4% (1.700 millones de euros) estimada por el Tribunal de Cuentas en la línea de Madrid-Barcelona (Boletín Oficial del Estado, 2014).

EL AVE NO ES RENTABLE

Comprobada la sobrecapacidad de las líneas de alta velocidad en España, es fácil darse cuenta de que el AVE no es rentable. Aunque es cierto que Renfe ha obtenido beneficios en los últimos ejercicios (75 millones de euros en 2017), estos resultados no tienen en cuenta los costes

de las infraestructuras, que sí se recogen y se traducen en cuantiosas pérdidas de ADIF Alta Velocidad en todos los ejercicios desde que comenzó su actividad (2013)¹. En total, durante el último lustro se han acumulado pérdidas próximas a los 1.500 millones de euros.

Gráfico 3. Evolución de la cuenta de resultados de ADIF Alta Velocidad, miles de euros



Fuente: elaboración propia a partir de ADIF-Alta Velocidad.

¹En el año 2013 se separa la gestión de las infraestructuras férreas de alta velocidad del resto, siendo ADIF-Alta Velocidad la sociedad encargada de dicho cometido.

El trabajo más completo a la hora de analizar los resultados del AVE en España ha sido el realizado por Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea) (Beltancor y Llobet, 2015). En dicho informe, se han tenido en cuenta tanto la rentabilidad financiera como la social; en relación a la rentabilidad financiera se han tenido en cuenta tanto los ingresos como los costes de ADIF y del operador ferroviario (RENFE); por otro lado, para calcular la rentabilidad social los autores han estimado los costes de oportunidad asociados a la nueva infraestructura y los beneficios en forma de ahorros de tiempo y otro tipo de costes evitados a los usuarios.

Analizando algunas de las líneas férreas de alta velocidad más importantes, se estima que ninguna logrará recuperar la inversión realizada en el largo plazo. Por ejemplo, la línea de Madrid-Barcelona solo será capaz de alcanzar un retorno de 46 céntimos por cada euro invertido, mientras que las líneas que unen Madrid con Andalucía obtendrán una ratio beneficio/coste de inversión del 11,37%, las de Madrid-Levante un 9,60%, mientras que el corredor Madrid-Norte de España implicará unas pérdidas de un céntimo por cada euro invertido, esto es, ni siquiera se cubrirán los costes variables.

Para cubrir los costes por completo, los precios de los billetes deberían subir de manera considerable. Para la línea Madrid-Barcelona, el incremento debería ser del 80%; en el caso de Madrid-Andalucía del 195%; mientras que para Madrid-Levante el precio debería aumentar en un 252%; finalmente, el coste de viajar entre la capital y el norte de España debería aumentar en un 425%.

Algunas de las líneas de alta velocidad construidas se basan en datos que o bien

no existen, o si existen no se publican, o bien son irreales y ficticios. Muchos expertos apuntan a que las infraestructuras en España no vienen acompañadas de estudios económicos y financieros minuciosos, ya que la ingeniería y la eficacia a la hora de resolver problemas técnicos no han sido acompañadas de la evaluación de la eficiencia y de la contribución al bienestar social que algunos proyectos podrían aportar (De Rus, 2015). Es decir, muchas de las inversiones en infraestructuras ferroviarias se han realizado con base en intereses personales y políticos, en vez de aplicar métodos como el análisis coste-beneficio (Llobet, 2014), que permite priorizar las infraestructuras en un mundo en el que los recursos son escasos, además de suponer una evaluación adecuada de la actuación política, que en el caso del AVE está asociada a una gestión irresponsable (Marchena y Navarra, 2017).

Otro ejemplo de la manipulación política para justificar sus deseos de promoción y ascenso con el fin de obtener un mayor rédito electoral a costa del dinero del contribuyente es el informe de impacto económico de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia (Collado, 2010). Dicho análisis sobrestimaba en el doble el número de pasajeros que finalmente se registraron. Además, se apuntaba a un ahorro de 21 millones de horas anuales en desplazamientos. Esto implicaba que los pasajeros de otros medios de transporte que empezasen a utilizar el AVE previamente tardaban más de 9 horas en realizar el trayecto que une Madrid con Valencia. Por último, el estudio calculaba que los nuevos pasajeros (400.000) gastarían 865 millones de euros anuales adicionales, es decir, cada pasajero gastaría 2.162 euros, algo que la evidencia señala como inverosímil. (Llobet, 2013; Llobet, 2015)

En definitiva, la alta velocidad en España se ha constituido como una de las joyas de la corona, pero no de la modernidad y de la internacionalización, sino del gasto político. Lejos de buscar un sentido y una rentabilidad para los ciudadanos, ha estado ligada a intereses y réditos electorales. El resultado es una de las redes de alta velocidad más grandes y más infrautilizadas del mundo, que provoca que ninguna línea vaya a recuperar la inversión realizada para acometer su construcción durante los próximos 50 años, lo que genera altos costes tanto en términos financieros como sociales para todos los ciudadanos.

BIBLIOGRAFÍA

Betancor, O.; Llobet, G. (2015). Contabilidad Financiera y Social de la Alta Velocidad en España. Fedea, Estudios sobre la economía española, 2015/08.

Boletín Oficial del Estado (2014). Resolución de 24 de junio de 2014, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación con el Informe de fiscalización de las principales contrataciones relacionadas con la construcción de la línea férrea de alta velocidad Madrid-Barcelona, desarrolladas desde el 1 de enero de 2002 hasta la puesta en funcionamiento de la línea. Disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/2014/10/28/pdfs/BOE-A-2014-10996.pdf>

Collado, J.C. (2010). El impacto de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia. Centro de Estudios Económicos Tomillo. Disponible en: <http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/A1E3D697-A480-4A97-BB5E-3E883C3D5B35/77981/101013PresentacionestudioAVEValencia.pdf>

De Rus, G. (2015). Las infraestructuras en España: AVE y aeropuertos. Nada es gratis. Disponible en: <http://nadaesgratis.es/admin/las-infraestructuras-en-espana-ave-y-aeropuertos> (Consultado el 19/04/2019)

García, P. (2017). Así se hizo el AVE Madrid-Sevilla, la obra maestra que estuvo a punto de descarrilar. El Independiente. Disponible en: <https://www.elindependiente.com/economia/2017/04/19/asi-se-hizo-el-ave-madrid-sevilla-la-obra-maestra-que-estuvo-a-punto-de-descarrilar/> (Consultado el 19/04/2019)

García, P. (2018). España, el país con la red de AVE más infrautilizada del mundo. El Independiente. Disponible en: <https://www.elindependiente.com/economia/2018/01/16/espana-pais-red-ave-mas-infrautilizada-del-mundo/> (Consultado el 19/04/2019)

International Union of Railways (2019). High Speed Traffic in the World. Disponible en: https://uic.org/IMG/pdf/20190122_high_speed_passenger_km.pdf (consultado el 19/04/2019).

Marchena, D.; Navarro, M. (2017). Megafraude de más de 133 millones en la Sagrera. La Vanguardia. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20170331/421325639336/megafraude-de-mas-de-133-millones-en-la-sagrera.html> (Consultado el 19/04/2019)

Martínez, V. (2018). La crisis infinita de la Sepi: cinco de sus empresas suman pérdidas de 1.000 millones de euros. El Mundo. Disponible en red en: <https://www.elmundo.es/economia/presas/2018/09/03/5b8c0ed1ca4741b4478b465b.html>

Llobet, G. (2013). A ninguna parte pero en Alta Velocidad. Nada es gratis. Disponible en: <http://nadaesgratis.es/gerard-lobet/a-ninguna-parte-pero-en-alta-velocidad> (Consultado el 19/04/2019).

Llobet, G. (2014). ¿Y si hacemos un análisis coste-beneficio del AVE? Nada es gratis. Disponible en: <http://nadaesgratis.es/admin/y-si-hacemos-un-analisis-coste-beneficio-del-ave> (Consultado el 19/04/2019).

Llobet, G. (2015). Cuando el papel lo aguanta todo. Nada es gratis. Disponible en: <http://nadaesgratis.es/gerard-lobet/cuando-el-papel-lo-aguanta-todo> (Consultado el 19/04/2019)

Tribunal de Cuentas Europeo (2018). Red ferroviaria europea de alta velocidad: no una realidad, sino un sistema fragmentado e ineficaz. Disponible en: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR_HIGH_SPEED_RAIL_ES.pdf