LA RUINA DEL AVE

https://www.alfdurancorner.com/articulos/la-ruina-del-ave.html

Focus: Economía

Fecha: 13/05/2011

Mientras los ciudadanos griegos se debaten entre continuar con el euro o volver a su moneda nacional (el dracma), y luego devaluar y hacer "suspensión de pagos" (con la correspondiente reestructuración de la deuda), y los portugueses se comprometen a reducir sus ya menguadas prestaciones sociales en sanidad, educación y pensiones, la España imperial sigue su curso sin que se aprecie la mínima autocrítica por sus aberraciones en materia de política de infraestructuras.

O son unos ignorantes o son unos cínicos, o quizá esa explosiva combinación de "cínicos ignorantes".

Y en este glorioso capítulo están incluidos todos los gobiernos españoles desde 1980 para acá, con presidentes como los señores Felipe González, José María Aznar y José Luis Rodríguez Zapatero, y ministros de fomento como los señores Rafael Arias Salgado, Francisco Álvarez Cascos, José Blanco y la señora Magdalena Álvarez.

A este maravilloso grupo de trabajo se debe buena parte del masivo endeudamiento de las arcas del Estado por haber tomado decisiones de inversión con criterios de naturaleza electoralista (populismo político) y no con criterios económicos (que exigen racionalidad).

Y de su empanada mental surgió el proyecto del AVE, que primero sirvió para que los madrileños fueran a visitar la Expo de Sevilla en 1992, se tomaran unas copas y bailaran sevillanas (otra aberración económica, aunque de menor relevancia), y se expandiera después (con el marchamo del inefable señor Aznar) para que todas las provincias españolas estuvieran a tiro de Madrid y los ciudadanos de la "periferia" pudieran acudir con facilidad a la capital del Estado, para rendir pleitesía a la plutocracia nacional. Nunca se plantearon (y siguen sin planteárselo) si este macroproyecto era viable económicamente, si se correspondía con la dimensión del territorio, si respondía a necesidades específicas del flujo de mercancías, si realmente era prioritario y – **last but not least** – si teníamos dinero para pagarlo. Porque si se lo hubieran planteado seriamente, no lo habrían hecho.

Y cuando se han puesto algunos números encima de la mesa que expresan con frialdad su ineptitud (y quizás algo más), responden que el AVE tiene como misión mejorar la "cohesión del Estado". Y ¿quién ha dicho que esa teórica "cohesión del Estado" sea una variable clave en un proyecto de inversión? Y ¿qué entienden esos señores y señoras por "cohesión del Estado? ¿Dónde empieza el populismo y dónde acaba la retórica?

Veamos algunos datos que deberían sonrojar a esos políticos de "Play Station":

• Una línea de alta velocidad empieza a ser rentable a partir de una determinada cifra de pasajeros por kilómetro. España no cumple ese mínimo. En términos comparativos, Francia tiene un índice de 41,5 y España de 2,8.

• Sin embargo España tiene muchos más kilómetros de AVE que Francia y que Alemania (1.800 kilómetros en servicio, frente a los 378 alemanes y los 300 franceses). En construcción hay 2.200 kilómetros más. Es el segundo país del mundo en trenes de alta velocidad, sólo superado por China.

• En términos económicos (PIB), Francia duplica España y Alemania la triplica.

• España se ha gastado hasta ahora en este tema 50.000 millones de euros, financiados en buena parte por los fondos europeos de cohesión (del ahorro de franceses y alemanes).

• De las líneas del AVE en funcionamiento, todas son deficitarias, aunque en ocasiones se hagan trampas contables para decir que algunas empiezan a obtener rentabilidad (línea Madrid – Barcelona). Todo se basa en el artilugio de imputar las inversiones en unas sociedades y los gastos en otras. Queda bien, pero cualquier experto identifica el engaño. Las infraestructuras van a cargo de Adif (el Estado) y la explotación de Renfe.

• En el 2010 todos los servicios de larga distancia (incluido el AVE) transportaron 22,2 millones de viajeros. En Europa, sólo la línea París – Lyon transportó 25 millones.

• Cuando los ministros de Fomento se pasean por el mundo buscando dinero para financiar sus megalomanías y declaran ufanos que lo encuentran, no dicen – elemental, mi querido Watson – que esas inversiones están muy bien remuneradas y que tienen la garantía del Estado, que asegura su devolución. Esto tranquiliza a los inversores extranjeros, a quiénes les importa poco la razonabilidad de la aplicación económica. Ellos cobrarán y basta. Y es que el problema de los préstamos es que hay que devolverlos (y eso nuestros afamados políticos posiblemente lo ignoraban).

• Cada kilómetro del AVE cuesta entre 12 y 50 millones de euros en construcción, según las dificultades geológicas de cada terreno. La combinación entre la velocidad del AVE y las condiciones del medio exige un desarrollo técnico muy costoso para garantizar la seguridad de los convoyes.

• Hecha la inversión, hay que añadir que el coste de mantenimiento de cada kilómetro de línea está entre 100.000 y 200.000 euros por año. Sólo para pagar estos costes (costes operacionales), una línea tendría que superar los seis millones de pasajeros. Hasta ahora, ninguna lo ha conseguido. En cuanto a la inversión (que hay que amortizar, la haga quien la haga) se estima que serían necesarios casi cien años. ¿No se les ocurrió calcularlo?

• Los grandes beneficiarios han sido las compañías de obras públicas españolas, un poderoso grupo estrechamente vinculado

con los gobiernos del Estado, que es su principal cliente y benefactor. Para estas compañías – un reducido número – el AVE ha sido su gran negocio, que les ha permitido ganar dimensión y rentabilidad en los últimos treinta años. No es de extrañar que desde la más absoluta opacidad sean el soporte financiero de los partidos políticos con opciones de poder. Tampoco es de extrañar el continuo trasvase de ejecutivos de lo público a lo privado y viceversa.

• Los países europeos ricos (Francia, Alemania, Reino Unido), junto a Estados Unidos, tienen bloqueadas sus inversiones en trenes de alta velocidad para pasajeros, pues han comprobado la gran dificultad para rentabilizarlas. Sus expertos consideran que el plan español carece del mínimo rigor, tanto en términos de inversión, como en amortización de activos, costes adicionales corrientes y estimaciones de la demanda.

• Las inversiones en AVE han dejado en un lejano plano la auténtica prioridad de los ferrocarriles, que son las redes de trenes de cercanías en las áreas metropolitanas y los trenes de mercancías (con ancho de vía europeo) en los territorios con fuerte actividad industrial (caso del corredor del Mediterráneo).

Pero como la vida sigue y lo que ahora se lleva es la “inteligencia emocional” y “fíjate lo mucho que te quiero”, el gobierno español ha inaugurado hace poco un macro vestíbulo que recoge a los pasajeros de los AVE que llegan a la estación de Atocha en Madrid. Cuando uno circula por ese enorme hangar – en el que de nuevo el concepto de eficiencia operacional es inexistente – no puede por menos de preguntarse si en los núcleos de poder del Estado se ha perdido definitivamente el juicio.

Es por eso que creo que España debería ser intervenida por la Unión Europea y el FMI, con objeto de frenar y fiscalizar tanto derroche, antes de que esa pandilla de incompetentes nos lleve a la ruina. Y no me refiero únicamente al gobierno actual sino a los pasados y futuros, porque en la idea de que ”España es una unidad de destino en lo universal”, el PSOE y el PP son carne y uña.

Y ya que hablamos de trenes, por favor, paren que me bajo.

