THE GREAT TRAIN ROBBERY

https://www.alfdurancorner.com/articulos/the-great-train-robbery.html

Focus: Economía

Fecha: 12/02/2015

Con este título Edwin S. Porter dirigió en 1903 una de las primeras películas con trama argumental, que iniciaba la saga de los "westerns" en el cine norteamericano. El relato era corto (diez minutos) y en él se exponía el asalto y atraco a un tren por un grupo de malhechores, que al final eran capturados y abatidos por los "buenos".

Tomando este título como metáfora, un grupo de académicos pertenecientes a las universidades de Manchester, Londres, Open University y Manchester Business School publicaron a mediados del 2013 un documentado estudio (167 páginas) sobre las consecuencias políticas y económicas de la privatización de los ferrocarriles británicos. La conclusión era muy simple: el dinero de los contribuyentes sirvió para enriquecer a una minoría de privilegiados, con el beneplácito de la Administración Pública en el poder, fueran estos laboristas o conservadores.

¿No creen ustedes que estamos ante un "dejà vu"? ¿Que los ciudadanos del Estado español – consciente o inconscientemente – ya hemos vivido esta situación? Sigamos la pista de la red de alta velocidad (AVE) que los megalómanos en el poder desde la "Transición" han implantado a golpe de talonario (con dinero ajeno) en el territorio que nos ocupa.

La historia empezó en 1992 con la línea Madrid – Sevilla, que el gobierno socialista presidido por el señor González puso en marcha para "compensar" el impacto de los Juegos Olímpicos de Barcelona, acontecimiento este último que no pudieron impedir. En paralelo se abrió la veda del gasto suntuario con la Expo de Sevilla y la proclamación retórica de Madrid como capital europea de la cultura. Todo el mundo sabía que las condiciones orográficas de la meseta castellana constituían un impedimento notable para una obra de esta naturaleza; los técnicos la desaconsejaban, pero los políticos la impusieron porque intuían que les darían votos para perpetuarse en el poder. El BOE empezó a despachar encargos y los "sospechosos habituales" (ACS, Acciona, Ferrovial, etc.) se pusieron manos a la obra. Las grandes empresas de obras públicas españolas han crecido y se han proyectado internacionalmente gracias a los encargos de sus partners en los gobiernos españoles de turno.

El AVE junto al fútbol eran caramelos para los niños (el grueso de la población acrítica). Y es que la mayor parte de la ciudadanía parece no conocer aquella definición proveniente de Estados Unidos que dice que "un político es un sujeto que reparte caramelos a los niños mientras les roba la cartera". Porque el AVE no respondía a las leyes del mercado y no cubría ninguna necesidad real; era una necesidad inventada. Además el AVE no se ajustaba al criterio de que "paga quien lo usa", sino que todos los españoles cargaban con una cuota. Será por eso que alguien dijo en su día que "el AVE era un tren para ricos que pagaban los pobres".

Y si nos quedábamos en el plano económico – que exige estudiar de antemano la viabilidad de las inversiones – se sabía que los estándares internacionales imponían ciertos parámetros: un volumen de pasajeros por línea no inferior a veinte millones anuales, un territorio plano, unos costes de mantenimiento bajos, unos costes de adquisición de los terrenos a expropiar razonables. Nada se ha cumplido. Es por ello que la red de alta velocidad española es un pozo sin fondo, en el que se han lanzado hasta la fecha 50.000 millones de euros y se han comprometido 27.000 millones más. Esto significa aproximadamente un 8% del PIB del Estado o, si se prefiere, que del billón de euros de la Deuda Pública española, 80.000 millones son la factura del AVE.

Había mucho ruido y tenían que vendernos la moto. Para aumentar los ingresos han estado desarrollando promociones y descuentos, que la lógica económica ha destrozado. Por eso, por ejemplo, el número global de pasajeros ha crecido un 20% en el 2014, en tanto que los ingresos sólo han aumentado el 3%. El AVE es un tren subvencionado, pues si aplicaran los precios en función del escandallo, nadie en su sano juicio lo utilizaría. Previamente ya habían instrumentado artificios contables. El primero, el más elemental, fue alargar el período de amortización; como la cuota de amortización es un gasto, si en lugar de amortizar a cincuenta años lo hago a cien o a mil, la cuota es muy baja y mis costes se reducirán (esto es un retoque cosmético). Pero como, a pesar de todo, el balance financiero era deplorable, escindieron el invento en dos sociedades, una a cargo de las infraestructuras (trenes, vías férreas, etc.) y la otra como explotadora del servicio. La primera obtenía sus ingresos por el canon que le cargaba a la segunda. Era como hacerse trampas en solitario; todo quedaba en casa. La ingeniería financiera tiene sus límites, por mucho que desdobles el monstruo. Si se tratase de un grupo privado, el camino natural sería la quiebra.

Pero la vida sigue en este decadente "imperio" y la ministra Pastor ha declarado con orgullo que pronto se inaugurarán nuevas conexiones en Zamora, León, Palencia, Granada, Pontevedra, Vigo, etc. Todo para poder ir a Madrid más rápido, que es el principal objetivo, objetivo que parece haber sido fijado por el responsable de turismo del ayuntamiento de la capital. Por fin el alcalde de Vigo – del PSOE – quedará tranquilo, pues ya había amenazado a la ministra si "su ciudad" quedaba fuera de la red (resulta patético). Entretanto las redes de cercanías y el transporte de mercancías siguen su proceso de deterioro.

Los "altos funcionarios" que nos dirigen justifican el dispendio en aras de la "modernidad" (¡ qué diablos entienden por esto !), del ahorro de tiempo (cuestionable en la mayoría de los casos) y del aumento de capacidad (elemental: si pones más máquinas, produces más). No saben lo que significa el "coste de oportunidad", es decir, que han dejado de hacer con los recursos empleados en el AVE.

Hasta ahora los funcionarios de la Comunidad Europea han hecho de convidados de piedra. Algunos medios internacionales han declarado públicamente lo absurdo del proyecto y han pedido su bloqueo. Les han hecho poco caso. Hay que señalar que la aportación de la UE al presupuesto del ministerio de Fomento español en el 2015 es de apenas el 8%, cifra poco relevante dentro del macro presupuesto comunitario. Pero, eso sí, se han interesado por las normas al uso en los servicios públicos de la

UE, que no aceptan los monopolios. Y aquí han saltado las señales de alerta: negocio a la vista.

El gobierno del Partido Popular ha decidido romper el monopolio cediendo la explotación de las líneas del AVE Madrid – Valencia y Madrid – Alicante. Los concesionarios pagarán un canon – como lo hace Renfe – a la empresa estatal (Adif) propietaria de las infraestructuras. Y esto es lo que los británicos están haciendo en su red ferroviaria tradicional (no se permiten trenes de alta velocidad), desde que Margaret Thatcher inició el plan de privatización. Y ¿cuál es la situación en el Reino Unido en la actualidad? Pues que el Estado se ha quedado las infraestructuras (y su coste de mantenimiento) y ha cedido la explotación a diversas compañías privadas. Cuando la línea es rentable, todos satisfechos. Cuando no lo es, el Estado transfiere fondos a la operadora porque se ha hecho cargo de un "servicio social". Es decir: nacionalizar pérdidas y privatizar ganancias. Algo ya muy viejo.

Y, ¿quiénes serán los probables adjudicatarios en la explotación de las líneas Madrid – Levante? ¡Quiénes iban a ser! Los mismos que construyeron las infraestructuras: Acciona, ACS, Ferrovial, etc.

Esta noche versión doble en la 1 de Televisión Española: "The Great Train Robbery" y "Crony Capitalism". Que lo disfruten.

Notas:

- *De otras* independ libre y es
- *Lectura* lectura a
- *Mi bibliot*

? Convocatoria: Charla-coloquio de presentación del "LLIBRE BLANC BARCELONA, CAPITAL D'UN NOU ESTAT".

Ponentes: Alfons Durán-Pich y Jofre Llompart.

Fecha: martes 17 de febrero del 2015.

Hora: 19.00

Lugar: Biblioteca Villapiscina-Torre Llobeta, plaza Carmen Laforet, 11

