



:: [portada](#) :: [España](#) ::

12-01-2018

AVE, no; tren, sí

Rebelión

Hace un siglo, en Navarra disfrutábamos de muchas más líneas de ferrocarril que ahora. El Irati unía Sangüesa con Pamplona, el Plazaola iba desde Pamplona hasta Andoain y el Ferrocarril del Bidasoa, "tren Txikito", desde Elizondo a Irún. Desde 1927 el Vasco Navarro enlazaría Estella-Lizarra con Vitoria-Gasteiz y Bergara y también se pondría en marcha la línea Castejón a Soria, el Tarazonica unía desde 1886 Tudela con Tarazona y el Borjica, Cortes con Borja. Por supuesto, ya existía el trazado actual que va desde Cortes hasta Altsasu. Todas fueron iniciativas privadas que contaron con apoyo público.

Hoy, los que se autoproclaman empresarios de Nuestra Comunidad claman porque se construya una red de alta velocidad. Con el dinero de todos, eso sí, pero al servicio de unos pocos. Ellos no quieren arriesgar sus recursos, sólo quieren participar de los posibles beneficios.

Una cuestión de modelo

Es evidente que el modelo ferroviario de principios del siglo XX fracasó, y eso llevó a la quiebra a las compañías que lo habían puesto en marcha. Hoy tenemos un modelo de servicio público que, entre todos, ayudamos a mantener. Este es el gran cambio que nos proponen con el modelo de alta velocidad: cambiar un servicio público por una oferta comercial. No nos podemos llamar a engaño: la experiencia y los informes de los expertos avalan que el modelo de AVE sustituye y reemplaza al modelo tradicional. Y con ese cambio vienen también los del número de paradas y de los precios de los trayectos.

La alta velocidad necesita 15 kilómetros para alcanzar su punta de velocidad y otros tantos para detenerse. Por tanto, se da por hecha la desaparición de las paradas en Altsasu y Tafalla. Respecto a Tudela, la prevista ubicación de la estación muy alejada del casco urbano convertiría al ferrocarril en un obstáculo más que en un medio de unión. Esta es la realidad del TAV en Navarra, lo que se ha dado en llamar "efecto túnel": un medio ajeno atraviesa nuestro territorio sin darnos opción a su uso.

Tudela es una ciudad de 35000 habitantes, mayor que Calatayud (en donde se detienen 6 de los 21 AVE Madrid-Barcelona) y menor que Puertollano (donde tienen parada 8 de los 16 AVE Madrid-Sevilla). Por tanto, podemos suponer que, en el mejor de los casos, la mitad de los trenes de alta velocidad que pasen por Tudela no pararán allí.

Entre sus defensores, un argumento muy socorrido es el que dice que mejorará nuestra conexión con Europa. Veamos: entre Pamplona e Irún hay algo menos de 80 kilómetros por carretera. Por tren si, finalmente, se elige la opción de enlazar con la Y vasca en Vitoria (la opción Ezkio "sólo



cuesta 1000 millones más"), hay 220 kilómetros. ¿Alguien piensa que puede competir el ferrocarril con la carretera?

Nos dicen que es fundamental la alta velocidad para el transporte de mercancías y, sin embargo, acaba de anunciar el ministro De la Serna que, entre Miranda de Ebro y Burgos, las mercancías viajarán por la línea convencional adaptada al ancho internacional (tercer raíl) y también sabemos que entre Astigarraga y Endaia se va a utilizar el mismo método. Lo cierto es que las líneas de alta velocidad no transportan mercancías por dos razones fundamentales: son un inconveniente por su velocidad, entre 100 y 120 km/hora, para la circulación de los trenes de viajeros que la triplican y económicamente no pueden competir con el transporte por carretera. Como experiencia ya tuvimos la de TP Ferro entre Figueres y Perpignan, que ha tenido que ser rescatada con dinero público y está por ver cuánto nos cuesta al final (ACS reclama por vía judicial 300 millones al erario público).

En ningún caso la opción AVE es más barata que la convencional del Alvia, Altaria o similar; ya que el incremento medio de precios está entre el veinte y el cincuenta por ciento. Como las infraestructuras las pagamos entre todos porque son públicas, se produce una transferencia de rentas de los impuestos de todos hacia los usuarios de la alta velocidad que son mayoritariamente empresas (viajes de empresa) o personas de renta media-alta. Esta es la razón por la que los expertos califican el modelo como de inequidad social.

Los costes de la Alta Velocidad

Hasta 2015 había sólo tres líneas de alta velocidad rentables en el mundo: Tokio-Osaka (150 millones de pasajeros anuales), Jinan-Qingdao (28 millones de pasajeros anuales) y París-Lyon (25 millones de pasajeros anuales); la línea de mayor uso en España, la de Madrid a Barcelona transporta 4 millones de pasajeros.

Los costes de mantenimiento medio de un kilómetro de vía doble del AVE alcanzan los 150.000 por año, mientras que la vía convencional no superan los 50.000 por año. Durante las obras de construcción de la infraestructura se emiten tantos gases de efecto invernadero que para compensarlos por su utilización se necesitan más de cincuenta años (en el caso de la Y vasca, se calculan unos 66 años con escenarios de uso favorables, si no, pueden ascender a 100 años).

Que no traten de engañarnos: esta infraestructura no significa el progreso; no hay un sólo kilómetro de alta velocidad en la zona más desarrollada de Europa, Escandinavia. España es el país del mundo con más kilómetros de alta velocidad en proporción a sus habitantes, sólo superado por China en kilómetros totales. Somos el país de Europa con más aeropuertos, donde menos rentables son y, encima, con las líneas de AVE los condenamos al cierre. Nuestros vecinos demuestran tener mucho más sentido común, y no contemplan enlazar con España por esta vía. Francia no va a pasar de Burdeos con su Alta Velocidad, mientras Portugal ha renunciado a la línea que uniría Lisboa con Madrid.



Por último, pero no menos importante, nos quieren imponer un modelo sin ningún estudio de alternativas ni de demanda. Creemos que hay alternativas, como el tercer raíl en el trazado actual mejorando los puntos necesarios, y la duplicación de la vía para obtener mayor capacidad que, con mucho menos gasto, satisfarían las necesidades de los ciudadanos. Pretender hacer rentable una vía de alta velocidad entre Pamplona y Madrid, con una utilización actual de menos de quinientos mil usuarios, es absolutamente quimérico.

ATTAC Navarra-Nafarroa