

EMPRESAS



La ministra de Fomento, Ana Pastor, y el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, en la inauguración del AVE a León y Palencia.

EUROPA PRESS

Hace unos días la ministra de Fomento, Ana Pastor, inauguraba el AVE a León y Palencia, envuelta en la polémica por las dudas sobre la rentabilidad de la red. Sobre todo la del Norte, que es precisamente de la que más tramos quedan por inaugurar según la planificación del Ministerio para esta legislatura y que podrían acelerarse

en estos últimos meses del año. Para tratar de combatir los cálculos pesimistas sobre demanda de los expertos, incluidos los informes de Fedea y el Tribunal de Cuentas, Adif, por encargo de Fomento, ha encargado un estudio para analizar los siete corredores que transcurren por Castilla y León hacia Galicia, Asturias o País Vasco.

La próxima inauguración de las líneas del Norte, con previsiones mínimas de pasajeros, agravará la burbuja de la alta velocidad

El AVE de Pastor, descontrolado

■ Nuria Díaz

El nuevo tramo entre **Valladolid y León** tiene una longitud de 162 kilómetros y permitirá unir la última de estas dos ciudades con la capital en dos horas y seis minutos, con un ahorro de 44 minutos sobre la duración actual. Un ahorro de tiempo, que no pocos expertos consideran poco, para los 1.620 millones de euros de inversión que ha costado este trayecto, el segundo que se inaugura en lo que va de año, tras el Eje Atlántico gallego. La ministra de Fomento, **Ana Pastor**, sube al contador otros 530 kilómetros de vía que se incrementarán en breve, probablemente en esta recta final de la legislatura para la que prometió 1.000 kilómetros nuevos, porque ya ha anunciado que está prevista "próximamente" la llegada del AVE a Zamora, Burgos, Castellón y Granada.

Adif trabaja actualmente en la culminación de varios tramos, gran parte de ellos correspondientes a los corredores del Norte. Así, el gestor de infraestructuras señala que está prevista la entrada en servicio en los próximos meses del trayecto Valladolid-Burgos; Olmedo-Zamora-que, finalizadas las obras, en las próximas fechas comenzarán a circular trenes en pruebas, para proceder posteriormente a la formación de maquinistas; y Medina del Campo-Salamanca -mediante la electrificación de este tramo quedará unida a la conexión de alta velocidad Madrid-Galicia y Madrid-Segovia-Valladolid y empezará también en pruebas-. Además, se están desarrollando las últimas actuaciones tendientes a corregir la situación generada por los deslizamientos de trinchera producidos a la salida de los túneles en la localidad de Campomanes, en la variante de Pajares. Por último, en la línea convencional Palencia-Santander, se están ejecutando obras de mejora integral tanto de la electrificación como de la vía.

Trayectos todos para los que los expertos esperan una baja demanda, a tenor de las cifras que se manejan en las redes AVE en general. El año pasado el sistema acumuló 29,6 millones de pasajeros, el máximo hasta el momento, y este año las previsiones apuntan a los 30 millones. Eso significa, de media, unos 12.300 pasajeros al año por kilómetro de red, frente a los 27.000 de Italia, los 61.300 de Francia o los 160.000 de Japón.

El Estado ha invertido más de 40.000 millones en la construcción de las líneas, a los que hay que sumar otros 12.000 millones más de las que están programadas, lo que

supone unos 10 millones de euros por kilómetro. Pese a lo que pudiera parecer, los expertos de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (**FEDEA**), que publicaron

El Estado ha invertido 40.000 millones en la construcción de las líneas, a los que hay que sumar otros 12.000 millones de las que están programadas, lo que supone unos diez millones por kilómetro

un informe muy crítico el pasado mes de marzo en el que aseguraban que ninguna línea era rentable, aseguran que se trata de los segundos costes de inversión más bajos después de China, el país con una red más extensa.

El problema -señalaba el estudio- es que no compensa el déficit de demanda. Según el experto en ferrocarril, **Adolfo Barrio**, que fue subdirector general de Ordenación del Transporte Terrestre y es **Vicepresidente de la Asociación Española de Derecho Ferroviario** "pese a la política de reducción de precios, los índices de ocupación del AVE se resisten a avanzar sobre los

existentes en 2005 y mientras el período 2005-2015 la longitud de la red se ha triplicado pasando de 1.090 kilómetros a 3.211, el número de pasajeros no ha llegado a duplicarse, pasando de 17,7 millones a algo menos de 30". "Pero lo más grave -explica- está sin duda por llegar; cuando se inauguren las nuevas líneas a Galicia y al norte, que estructuralmente y por evidentes razones demográficas van a tener unos índices de utilización mucho menores que las actuales, el problema se disparará".

Lo cierto es que ni en el propio gobierno deben tener muy clara la rentabilidad del AVE a Galicia y los corredores que atraviesan Castilla-León porque el ministerio de Fomento, a través de Adif ha abierto un concurso para realizar un análisis de la demanda y rentabilidad de siete corredores, de los que tres surcan el territorio castellano. El estudio debe analizar la demanda actual y elaborar modelos sobre la demanda futura, así como la previsión sobre la capacidad de captación de usuarios por parte del ferrocarril. Todo ello deberá acompañarse de una memoria que incluya diferentes escenarios de explotación, y una evaluación económica, social y financiera.

El informe de Adif

El Gobierno pretende tener un análisis que les ayude a argumentar la el AVE puede ser rentable económicamente además de socialmente, como elemento vertebrador. Consideramos que la Alta Velocidad es un elemento de igualdad, que ha contribuido y debe seguir contribuyendo a la cohesión y vertebración territorial de España. En este sentido, en Adif señalan que "no puede haber ciudadanos de 1º y de 2º. Hay ciudadanos conectados desde hace años con el centro de España en menos de 3 horas y ciudadanos que pueden tardar hasta el triple en recorrer distancias equivalentes".

Después de que hace unos meses, y lanzados ya a cortar la cinta de varios tramos en año electoral, se hicieran públicos dos demoleedores informes. El primero, el citado anteriormente de FEDEA que concluía que ninguno será rentable nunca, o al menos no en un horizonte de 50 años, aunque hay diferencias por zonas. El estudio señala que en el Madrid-Barcelona, los viajeros solo cubrirán con lo que pagan por sus billetes 45,9 euros de cada 100 que costó la infraestructura, luego el resto "recaerá sobre los contribuyentes". En el AVE a Andalucía apenas cubrirán 11,3 euros de cada 100 y 9,6 euros en el de Levante. El corredor norte, todavía inacabado, arroja incluso un porcentaje negativo del 1,41%, lo que significa que su funcionamiento requerirá de por vida subvenciones públicas, debido a sus bajos tráficos.

En junio, el presidente del **Tribunal de Cuentas**, Ramón Álvarez de Miranda, advertía en el Parlamento de que los 28.396 millones de euros que aún hace falta invertir para completar la red ferroviaria de alta velocidad conllevaría, en función del modelo actual de financiación, un nivel de endeudamiento que pondría en riesgo la sostenibilidad económica de Adif Alta Velocidad.

Casi coincidiendo con el informe del Tribunal de Cuentas, la agencia de calificación financiera **Fitch**, aseguraba que Adif gastará 12.000 millones de euros de los que un 55% será financiado a través de deuda. Aunque con todos los recortes y el aumento en el número de viajeros la empresa pueda alcanzar beneficio operativo, el déficit provocado por su pasivo exigirá inyecciones de capital de 2.700 millones de euros por parte del Estado.

50 millones de pasajeros: la cifra mágica de la rentabilidad

■ La clave de a amortización de la red de alta velocidad española es, según los expertos, el incremento de la demanda. Todos los estudios apuntan a que este año el AVE alcanzará los 30 millones de pasajeros, muy lejos de los 50 millones que algunos estudios apuntan como la cifra a partir de la cual se alcanzaría la rentabilidad. De hecho, la propia Adif, apunta a ella. En la primera emisión de bonos del gestor de infraestructuras en mayo del año pasado, su presidente, Gonzalo Ferre, transmitió a los inversores que su objetivo es ser una

compañía financieramente sostenible. Así, a punto que esperaban que los AVE transporten a cerca de 50 millones de pasajeros al año, el doble que en la actualidad, lo que le permitirá dejar las pérdidas y alcanzar breakeven (equilibrio financiero). Una de las bazas para subir el número de viajeros ha sido la reaja de precios. Ya en 2013, Renfe anunció descuentos de entre el 30% y el 70% en el precio de los billetes de los trenes de Alta Velocidad (AVE) en función de la ocupación que registren y de la antelación con la que

compre la plaza. Esta política es cierto que ha incrementado la ocupación. Renfe transportó en sus trenes de Alta Velocidad a 29,67 millones de viajeros en 2014, un 15,9% más que en 2013. La contrapartida es que se ha granjeado enemigos.

Denuncia del autobús
Hace solo unos días, la **Confederación Española de Transporte en Autobús** (Confibus) ha denunciado a Renfe ante la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)** por presunto abuso de

posición dominante en el transporte de pasajeros, en concreto por ofrecer viajes gratis en Cercanías a viajeros de AVE y Larga Distancia. En su denuncia, Confibus -fruto de la integración en 2014 de Asintra y Fenebus- acusa a Renfe de aplicar precios inferiores a los costes reales "provocando la exclusión de otros operadores del mercado o perjudicándolos gravemente". Estas conductas "pueden suponer un grave daño a la competencia y poner en riesgo miles de empleos, así como el bienestar de consumidores".