

Sobre la rentabilidad social y económica de las líneas de alta velocidad ferroviaria

Jaime Barreiro Gil

jbarreiro@ffe.es

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Resumen: No deben desvincularse las inversiones en infraestructuras para el sistema de transportes de las políticas de desarrollo regional y articulación territorial. Tampoco deben contemplarse las que se emplean en las líneas ferroviarias de alta velocidad como simple respuesta a la congestión de otros medios de transporte en entornos metropolitanos. Sin esas prevenciones, la evaluación ex ante de tales inversiones se reduce a una mera contrastación de rentabilidades explícitas, desatendiendo su potencial como factores de crecimiento y desarrollo.

Palabras clave: Sistema de transporte, alta velocidad ferroviaria, desarrollo regional, crecimiento económico, articulación territorial.

Algunos economistas, críticos con las inversiones realizadas en la implantación de la alta velocidad ferroviaria en España, aducen que “la primacía de los objetivos de tipo meta-político, por encima de los propios de política de transporte, ha tenido como consecuencia que los criterios de eficiencia económica hayan sido soslayados en el desarrollo del AVE. Ello ha promovido inversiones con rentabilidades financieras y sociales negativas,... Por tanto, existen muchos y buenos motivos para suspender la extensión de la red de AV en España”¹. Nada más, ni nada menos.

Apoyan su conclusión en que, a su parecer, las diversas iniciativas que hasta el momento se han adoptado en España al respecto, han carecido de los estudios económicos previos en que basarse de manera fehaciente. Por esa causa, más en concreto, arguyen que se ha incurrido en crasas ineficiencias, puestas de manifiesto, principalmente, en la desproporción de la cuantía de las inversiones para lo exiguo de sus retornos.

En consecuencia, la experiencia española en el desarrollo de la alta velocidad ferroviaria se resuelve en una succión excesiva de recursos del sistema productivo, que merma su capacidad de crecimiento, derivando hacia objetivos perversos sus no sobrantes disponibilidades, situación que, además, en tiempos de crisis tiene consecuencias añadidas especialmente graves. Cabe, pues, y con urgencia, según ellos, suspender las actuaciones en marcha, a no ser que se hallen en plazos muy terminales de ejecución.

¹ ALBALATE, D. y BEL G. (2011): “Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España”, en Revista de Economía Aplicada, 55, (XIX), 171-190.

Los umbrales previos de rentabilidad

En ese contexto de advertencias, la primera suele referirse a la desatención de los criterios previos de rentabilidad que, para el caso de España, especialmente, afirman, no se han respetado. Esos criterios suelen basarse en estimaciones acerca del número mínimo de viajeros por línea o kilómetros, que sustenta una demanda de servicio suficiente para justificar el esfuerzo inversor de su construcción y/o gastos posteriores de explotación. Así, por ejemplo, en uno de los trabajos, ya no muy reciente pero aún reconocido como referente poco discutido por los autores que ya he citado, G. de Rus y G. Nombela (2007), han adelantado que “la inversión en proyectos de alta velocidad es difícilmente justificable cuando en el primer año de operación la demanda no supera los ocho millones de pasajeros para una línea de 500 kilómetros”². Se pueden hacer, sin embargo, algunas anotaciones al respecto.

En primer lugar no hay, como es lógico, un consenso absoluto sobre esta medida. Hay estimaciones diferentes de las de G. de Rus, recogidas en los proyectos y planes de cada uno de los países que afrontan este tipo de proyectos, ajustándose a su peculiar circunstancia (económica, orográfica, edafológica, de estructura de la propiedad, asentamiento espacial de la población, etc.) y, sobre todo, vinculado y preevaluando los resultados esperados en relación con el tipo de objetivos señalados. La de los umbrales de rentabilidad no es pues, repito, cuestión consensuada. Los mismos Bel y Albalade que he citado recuperan, con prudencia, la opinión más moderada al respecto de la Comisión Europea, emitida sólo un año después que la anterior (2008), de que ese umbral de mínimos podría ser modificado, a la baja, incluso en hasta dos millones de pasajeros por año, cuando las circunstancias de las construcciones (costes y tiempos de viaje) lo aconsejasen o se produjesen en condiciones excepcionales.

En dirección contraria, ellos mismos, una vez cumplidas estas citas obligatorias, se inclinan por afirmar que “con unos costes de construcción y de ahorro de tiempo tipo (sic), una demanda mínima de nueve millones de pasajeros/año (se supone que para una línea de quinientos kilómetros en el primer año de operación) es probablemente lo necesario”, pero sin más justificación que una simple nota a pié de página en la que se dice, literal y escuetamente, que “este es el nivel mínimo de demanda para poder generar un valor presente neto positivo asociado al proyecto de inversión”. Punto y final. La cuestión entonces es, reitero, discutible.

Pero aún así, quedándonos sólo en las referencias de estos autores, el corredor Madrid-Sevilla, en 2009, con 471 kilómetros, rondó los cinco millones novecientos mil pasajeros. En ese mismo año, el corredor Madrid-Barcelona, de 664 kilómetros, soportó en torno a los seis millones y medio de viajeros. No son exactamente los quinientos kilómetros básicos con que se miden los umbrales mínimos, ni para el caso del primer corredor fue ese el primer año de su explotación, pero podría aceptarse que ambos logran un nivel de cumplimiento cercano a los requerimientos de la Comisión Europea, si bien quizá tampoco para las “condiciones excepcionales”, aunque en España, las orográficas y de ubicación poblacional agravan los costes más que moderarlos. No cumplen sin embargo, es cierto, las exigencias de De Rus y Nombela, y aún menos las añadidas por

² DE RUS, G. Y NOMBELA, G. (2007): “Is investment in High Speed Rail socially profitable?”, en *Journal of Transport Economics and Policy*, 14 (42), 35-79.

Bel y Albalate. Incluso podría alegarse, en su contra, la grandísima diferencia que existe entre los resultados logrados en España y los alcanzados en ese mismo entorno temporal en los principales corredores de Japón, Francia o Alemania, en los cuales se multiplican por cuatro (Alemania) y hasta por dieciséis veces (Japón) las cifras españolas.

Las cifras que hasta ahora ha facilitado RENFE-Operadora sobre sus resultados financieros no son, ni con mucho, muestra de una extrema falta de rentabilidad para los tramos de alta velocidad ferroviaria que ya estaban en explotación en España a finales de 2010³.

La cohesión territorial

Hay una alegación adicional, de la que los mismos autores advierten, aunque a renglón caído: España, a diferencia de Japón y Francia, donde dicen que priorizan el objetivo de la eficiencia en el transporte, o Alemania, que afirma instrumentar el desarrollo de la AV ferroviaria como factor de impulso de su política de localización industrial, no se había comprometido a cumplir esos objetivos respecto del umbral previo de rentabilidad, sino un objetivo de política territorial, adjetivando que *“bajo la retórica del desarrollo regional y de cohesión”*. Cabe pues, que aún sostengamos el debate acerca de si la elección de los objetivos buscados en España con el tendido de la red de alta velocidad ferroviaria (cohesión territorial, frente a rentabilidad inmediata), ha sido o no una decisión acertada. E incluso si se ha alcanzado o no lo pretendido.

Empezaré explicando mi abierta discrepancia con la adjetivación con que los profesores Bel y Albalate se refieren al desarrollo regional y a los objetivos de cohesión, e incluso a que ambos se señalen como objetivos de la política de transportes, en general, y la del trazado de la alta velocidad ferroviaria en particular. Incluso me sorprende que utilicen ese tono en asuntos como estos en España, en donde el desarrollo regional es una cuestión central, o en Europa, donde las políticas de cohesión también lo son. Haré varias observaciones.

La primera, recuperando parcialmente el hilo de lo dicho en el epígrafe anterior, para cuestionar la aceptación subyacente de que un proyecto de mejora del sistema de transporte, en general, y de la red ferroviaria, en particular, tenga que someterse inexcusablemente a criterios previos de rentabilidad. Si así fuese, difícilmente podrían sostenerse aquellas propuestas que tienen objetivos vinculados a la promoción del crecimiento económico, es decir, aquellas que no atienden a rentabilidades explícitas sino a objetivos de más largo alcance, desde el punto de vista de la articulación territorial, la formación del mercado o el desarrollo regional. Por contrario, en el caso concreto de las líneas de alta velocidad ferroviaria, bien podría resultar que sólo fuese aceptable promover la construcción de aquellas que viniesen a resolver problemas de congestión, ya puestos de manifiesto en otras modalidades de transporte (carreteras y aeropuertos, principalmente), como sugiere el propio G. de Rus (2011)⁴. Pero eso sería tanto como privar a las políticas de desarrollo

³ No puede computarse, pues, el Madrid-Valencia, por su más reciente entrada en servicio. Por lo menos no son los de los corredores de alta velocidad los que reclaman dar cuartos a plañideras. Ver MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA: Informe sobre la cuenta de resultados, el balance de situación y las cuentas de liquidación con el Estado de Renfe-Operadora correspondiente al ejercicio 2009, Madrid, 2010.

⁴“La justificación económica del gasto de dinero público en las nuevas líneas de RSS depende más de su capacidad para aliviar la congestión de los aeropuertos y carreteras, y para liberar la capacidad para el ferrocarril convencional, donde existe saturación, que en beneficios en términos de ahorro de tiempo y costes, existiendo volúmenes de demanda”; G. de Rus, (2011) “The BCA of HSR: Should the Government Invest in High Speed Rail Infrastructure?”, Journal of Benefit-Cost Analysis, Vol.2.

de uno de sus principales instrumentos, cual es el de la promoción de un adecuado sistema de transportes, que en este caso debería actuar como un factor impulsor (ex ante) del crecimiento, no sólo corrector (ex post) de sus efectos.

Podría plantearse una discusión, ya digo, acerca de si la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad puede ser propuesta como instrumento de promoción del desarrollo regional, incluyendo en ello la articulación territorial y la formación del mercado. Para mí ese es, no digo el único, pero sí uno de los principales objetivos que puede tener una política de transportes, la cual es, a su vez, el instrumento inexcusable en el proceso de formación de un espacio homogéneo de mercado, o un mercado nacional, que se diría en terminología económica más tradicional. El mercado, ¿qué es eso?: un espacio en el que se gestan pautas homogéneas para la regulación (por sí misma o por imperativo institucional) de las actividades y relaciones económicas, específicamente los flujos de bienes económicos. Se articula, quizá antes que sobre ninguna otra cosa, sobre la posibilidad física de los traslados y los transportes. Mercado, en este sentido - no en el que los malvados tiempos que vivimos pueden sugerir -, y sistema de transportes, son por esto que digo, conceptos indisolublemente conexos.

Eso por un lado. Por el otro, aún debe hacerse hincapié en la importancia de las políticas de desarrollo regional, basadas prioritariamente en la promoción de la cohesión territorial. Baste decir que, reconociéndolo, una buena parte de las políticas económicas autonómicas, la nacional de España y la comunitaria europea, se inspiran en ellas. En todas se incluyen acuerdos (planes, estrategias, programas) que siguen comprometiendo aún a todos esos niveles de gobierno en torno a esos objetivos⁵.

Los profesores Bel y Albalate, además, citan en su artículo otro bien interesante del profesor Gutiérrez Puebla, de la Universidad Complutense de Madrid, dedicado al análisis, precisamente, de los efectos espaciales del trazado de redes de alta velocidad y publicado, para más implicación, en el órgano de la Asociación Española de Ciencia Regional⁶. Lo apresurado de su cita, sin embargo, no les ha permitido contraponer expresamente con este autor su radical discrepancia respecto a la concepción del desarrollo regional. Tampoco recogen en la referencia la amplia exposición que Gutiérrez Puebla dedica a señalar cómo entiende la Comisión Europea el papel que las redes transeuropeas de alta velocidad ferroviaria “juegan en la integración y cohesión territorial, el desarrollo regional, el crecimiento económico, la competitividad y la creación de empleo”⁷; concretando que la Comunidad Europea veía en el tren de alta velocidad un importante instrumento para unificar mercados, integrar territorios y reducir la perifericidad de algunos países y regiones. Con la convicción de que la nueva red tendría un efecto estructurante en el espacio comunitario, promoviendo el desarrollo regional y favoreciendo las relaciones entre regiones”⁸.

⁵ La Estrategia de Lisboa, El Plan Nacional de Reformas, la creación de los Fondos Estructurales, etc.

⁶ GUTIERREZ PUEBLA, J. (2004): “ El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales”, en Investigaciones Regionales, núm.5.

⁷ Ibid.

⁸ Ibid., si bien subrayando “la necesidad de conjugar los objetivos de aumentar la competitividad de las ciudades mediante las redes transeuropeas y alcanzar un adecuado equilibrio territorial en base a la mejora de las secundarias”. Gutiérrez Puebla ofrece en ese mismo artículo una guía práctica para hacerse con abundante información sobre los estudios y decisiones europeas al respecto. Podría ser más correcto remitir directamente al lector a las fuentes comunitarias; opto, sin embargo, por limitarme a recordar las citas incluidas en el escrito de los propios Bel y Albalate por ser este mío no más que una crítica del suyo.

Citar más completamente a Gutiérrez Puebla, incluso sobre el mismo artículo en que ya lo han hecho, hubiese sido mucho más clarificador del debate que quieren suscitar Bel y Albarate. Por el contrario, una descalificación “retórica” de las políticas de desarrollo regional y de cohesión territorial, como la que ellos hacen es, sencillamente, demasiado ligera. Cuestiona demasiadas cosas, con demasiadas pocas palabras: en realidad, sólo una. Ni siquiera las obviedades suelen resolverse tan fácilmente y esta, desde luego, tampoco. La evolución de la renta por cabeza de los españoles desde 1986 y el grado de confluencia entre los ciudadanos de sus distintas comunidades, bastan para no conceder más tiempo a esta distracción.

En definitiva: España no sólo no es un caso singular por haber señalado como objetivo principal de la red de infraestructuras de alta velocidad ferroviaria la cohesión territorial y el desarrollo regional, sino que lo hace en sincronía absoluta con el marco europeo de crecimiento económico y desarrollo regional.

La oportunidad

Esta misma discusión tiene varios frentes. No falta quien piensa que vincular la construcción de líneas de alta velocidad ferroviaria a objetivos de desarrollo regional, por ejemplo, es empezar la casa por el tejado. Pero semejante juicio también debe ser relativizado, pues no existe a disposición de los evaluadores un calendario o cadencia incuestionable de actuaciones al respecto y sí, al contrario, una constatación: la promoción del crecimiento económico debe hacerse de acuerdo con las condiciones circunstanciales en que la propia economía opera, no sólo en la demarcación territorial próxima sino en la global, y en ésta, la reducción de los tiempos del transporte es ya una variable que sólo se pondera en términos de cuanto más mejor. No sería lógico que en España, en donde está pendiente desde hace ya demasiado tiempo la modernización de la red ferroviaria, ésta no se afrontase con la tecnología que marca, no sólo el mejor logro hoy posible de ese objetivo, sino un hito tecnológico para el propio país. Sería absurdo no hacer lo que se puede hacer.

Algunas otras veces el debate se formula otorgando prioridad sobre la construcción de líneas de alta velocidad a la modernización de las convencionales, a las que se le dan por supuestas varias ventajas sobre las primeras en términos de cercanía al usuario, respeto ambiental, consumo energético y costes de inversión y explotación. A este respecto, sin embargo, en el caso español cabe pedir que se repare críticamente en que nuestra red ferroviaria convencional responde en buena parte a proyectos trazados en el siglo XIX, aunque hayan sido ejecutados en el XX (y algunos estén incluso pendientes en el XXI), razón por la cual quedan excluidos de su servicio importantes asentamientos poblacionales y concentraciones empresariales, puertos y aeropuertos, de modo que, para muchas partes del país, más que de modernización de la red convencional quizá valdría la pena hablar de la conveniencia de construir una nueva que cubra esas desatenciones. El trazado de la red convencional, en mi opinión, ni siquiera modernizado, no podría servir para prestar un buen servicio ferroviario, ni para el transporte de viajeros ni para el de mercancías; siempre sería necesario complementarlo con una red nueva; y en ese caso, ¿por qué no, total o parcialmente, de alta velocidad?.

Puedo añadir una observación más acerca de la oportunidad de esta decisión. Para España, el desarrollo de las infraestructuras y los medios de transporte ferroviario de alta velocidad ya no son sólo una cuestión de mercado interno. Nuestra experiencia empresarial e industrial de las últimas décadas, con el respaldo de políticas gubernamentales persistentes, nos ha permitido constituirnos en uno de los países mejor preparados para la competencia (bien dura, por cierto) en el mercado mundial. Vale decir, pues, que jugamos en dos campos al mismo tiempo y que no sería razonable, por sinergias de provecho, dejar de hacerlo en ninguno de los dos.

Y el AVE lo favorece, aunque no baste

Dejando a un lado, pues, la cuestiones accesorias, podemos volver a las más sustanciales. Y entre ellas vale la pena empezar a preguntarse ya si el trazado de las líneas del sistema de alta velocidad ferroviaria en España juega a favor o en contra de los objetivos de mejora de los niveles de desarrollo regional y los de cohesión territorial.

Esto, por ahora, es ciertamente discutible. Dicen los profesores Bel y Albalate que “la literatura muestra consistentemente que la alta velocidad orientada a pasajeros (como la de España, por ahora) no genera actividad económica adicional relevante, no atrae inversión productiva, ni tiene efectos sobre la localización empresarial...consolida procesos ya existentes”. No tienen toda la razón⁹.

Asumo que las mayores posibilidades de transporte de viajeros entre los núcleos de población más importantes (metropolitanos) podrían dar ventaja, precisamente, a las mayores concentraciones urbanas extremas; que también se podrían abrir más posibilidades de localización empresarial para aquellos entornos en los que ahora ya se ubican más empresas: lo admito. Pero no entiendo que de ello se deriven menos oportunidades de las que ahora tienen para los núcleos de población menos importantes ni para los emplazamientos empresariales menos densos y/o intercalados. Una cosa y la otra no son incompatibles¹⁰. Al menos se abre para estos otros una puerta, es lógico que corra de su cuenta la demostración de que son capaces de traspasarla. Lo acepto. Y afirmo que es injusto que se les niegue siquiera esa oportunidad.

⁹ Sobre este aspecto concreto de la cuestión también puede consultarse a BELLERC, C., ALONSO, P. y CASELLAS, A. (2010): “Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurales de la llegada del tren de alta velocidad en España”, en Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 52.

¹⁰ Eso es lo que puede desprenderse de la lectura de trabajos como los firmados por FELIU, J. (2007): “El desarrollo local en la ciudad media europea ante los proyectos de TAV”, en Estudios Geográficos, LXVIII, 262 y el ya citado de BELLET, ALONSO y CASELLAS. Son harto interesantes las Actas de la I Jornada Europea celebrada en Ciudad Real, en 2006, sobre “Alta Velocidad y Territorio”, recogidas en Cuadernos de Ingeniería y Territorio, 10; también los textos derivados de la XXXIII Reunión de Estudios Regionales, de 2007, sobre “Competitividad, cohesión y desarrollo regional sostenible”, de entre los que se puede singularizar el suscrito por GARMENDIA, M., y UREÑA, J.M.: “Difusión del transporte de alta velocidad en el territorio la alta velocidad ferroviaria”. La propia FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES puede facilitar a los interesados los trabajos de SANTOS, L. (2007): Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias, Madrid (FFE); MENDEZ, J.M., CORONADO, J.M. y RIVAS, A. (2001): Incidencias socioeconómicas y territoriales de la construcción y explotación de líneas ferroviarias de alta velocidad en ciudades pequeñas situadas en puntos intermedios del itinerario. El caso de Ciudad Real y Puertollano, Madrid (FFE); ANGEL, S., SORIANO, P. y PALLARDO, E. (2001): Efectos estructurales de la implantación de una estación en una población intermedia entre Guadalajara y Zaragoza en la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, Madrid (FFE); y MENDEZ, J.M., RIVAS, A. y GUIRAO, B.: Evaluación de los factores determinantes del incremento de movilidad como resultado de la puesta en servicio de estaciones de Alta Velocidad en ciudades de tamaño pequeño. Análisis comparado de algunos casos europeos, Madrid (FFE). Ahí hay suficientes matices para ponderar las opiniones.

Tampoco considero descabelladas las opiniones de los urbanistas que creen que las nuevas conexiones interurbanas rápidas de alta capacidad nos están colocando a las puertas de la emergencia de nuevos modelos de asentamiento poblacional y localización de centros de residencia, ocio, comercio, trabajo y producción¹¹. No se puede, pues, basar toda la evaluación sobre los actuales modelos de asentamiento. Ese no será, más que seguro, todo el campo de juego del futuro. En todo caso, no es muy razonable que, a la vista de los grandísimos problemas, también económicos, que generan ya las grandes conurbaciones, si disponemos de medios para desagregarlas, insistamos en hacerlas crecer sobre sí mismas¹².

También, como avisa el reiteradamente citado Gutiérrez Puebla, “las redes secundarias sirven para reforzar el papel de las ciudades pequeñas y medias y, en general, para desenclavar los territorios situados fuera de los principales corredores. Pero, además, pueden hacer converger los flujos de transporte hacia las redes principales (en nuestro caso, las redes de alta velocidad), de forma que se alcance la masa crítica suficiente para los transportes de larga distancia”, alimentando, ahora sí, aunque con carácter derivado y no previo, los requerimientos de rentabilidad que imponían Bel y Albalate. Se quiere decir que “se trata de conseguir un desarrollo armónico de ambas redes en busca de las necesarias complementariedades”¹³.

Aún así y con todo, me inclino a pensar que el paquete de modernización del sistema ferroviario no está completo sólo con el tendido de la red de alta velocidad para pasajeros; falta, además del desarrollo de esas redes secundarias, - con la que estoy de acuerdo-, la de mercancías, que ha de ser más rápida y más capaz que la actual y, en mi opinión, en España, no necesariamente coincidente en línea ni con la convencional ni con la de alta velocidad para viajeros, aunque tampoco inexcusablemente separada. Y ya sé que esto puede ser un problema añadido, pero es lo que yo pienso, aunque no sea este el lugar para explayarme en ello. Pero digo esto porque con esta carencia, puede que el objetivo de desarrollo regional y cohesión territorial que se pretende con la modernización del sistema ferroviario aún esté lejos de nuestro alcance una vez culminada la red de alta velocidad para pasajeros.

¹² Algunas de esas posibilidades de reorientar (resetear, diría él) el territorio de acuerdo con nuevos usos aprovechando, entre otras, las facilidades que ofrece el ferrocarril de alta velocidad, las valora R. Florida (2011): El gran reset, Madrid (Paidós), para el caso de las grandes regiones de Estados Unidos.

¹¹ Algunas ciudades intermedias pueden convertirse en “departamentos” de los mayores, como se ha visto que ya sucede en Francia. El “efecto túnel” de los corredores de alta velocidad puede verse compensado por la emergencia de áreas metropolitanas discontinuas, incluso policéntricas. Valga con observar las transformaciones que, en Cataluña, por colocarnos en territorio cercano a los profesores Bel y Albalate, están experimentando Lleida y Tarragona, accediendo a nuevas posibilidades de ubicación residencial y empresarial en torno a la red de alta velocidad ferroviaria, que para ellas, en cierto modo, están funcionando como un servicio ferroviario de cercanías que inserta funcionalmente en el área metropolitana de Barcelona. Algo parecido, aunque no con la misma intensidad todavía, sucede con Zaragoza o Valladolid. En la línea Madrid-Barcelona de alta velocidad ferroviaria no se percibe, pues, por lo menos en todo su recorrido, el dichoso efecto túnel. Recientemente, el profesor Bel ha pronunciado una conferencia en Zamora en la que alertó a los zamoranos de la amenaza de ruina que significaba para ellos la llegada del AVE Madrid-Galicia, del mismo modo que la supuso para Lleida el Madrid-Barcelona; al día siguiente la prensa leridana mostraba su estupor. Jaume Feliu, a quien he citado en la nota interior, es profesor de la Universidad de Girona; y conoce bien esos casos.

¹³ Gutiérrez Puebla (2004), cit.

De modo que, a la pregunta de si el tendido de la red de alta velocidad ferroviaria puede ayudar a alcanzar los objetivos de cohesión territorial y desarrollo regional, contesto que desde luego, aunque no permitirá culminarlos por sí solo. Tampoco creo que bastase para ello nada más que la modernización del sistema ferroviario, sin implicación coincidente de todos los demás sistemas de transporte. ¡Sólo faltaría que hubiésemos topado con un modelo monovariable y determinista para guiar una política de desarrollo económico, regional o no!. De eso no hay.

Desigualdades relativas y sobrevenidas

Me sorprende, también, que los autores citados consideren el objetivo que España declara perseguir con el desarrollo de sus programas de alta velocidad ferroviaria - el desarrollo regional con cohesión territorial- como “no económico”, incluso “meta-político”, contraponiéndolo a los que, siéndolo, deberían limitarse a atender a las demandas de transporte puestas de manifiesto en las rutas ya congestionadas y, a poder ser, sin establecer opciones excluyentes entre los transportes de pasajeros y mercancías. Con estas segundas opciones, afirman Bel y Albalate, se optimizaría el uso de los recursos con la obtención de mayores e inmediatas rentabilidades de su explotación, al vincular todo ello rigurosamente a la satisfacción de necesidades reales, mientras que la primera “implica -dicen- una mayor aleatoriedad”, vinculando el esfuerzo inversor a expectativas que, en el mejor de los casos, estarán siempre pendientes de confirmación. Aún peor, añaden, pues, dado que se opta por una variable territorial no predefinida, “facilita la presión política y de (los) intereses privados”, capaces de desvirtuar, hasta pervertir, los proyectos e incluso sus objetivos declarados.

No puede negársele a los profesores Bel y Albalate que el tránsito de la construcción de la red ferroviaria de alta velocidad en España va acompañado de un, a veces ruidoso, debate mediático y político, que pone de manifiesto esas intenciones de presión. Pero, en descargo de este tipo de proyectos e inversiones, también cabe decir que es difícil encontrar cualesquiera otros que no estén afectados por el mismo tipo de discusiones de esas caracterizadas como “de campanario”. España, a estos efectos, se nos muestra, con más frecuencia de lo que debería ser, como un país inmaduro, en el que los localismos más exacerbados aún pueden seguir representando bazas políticas y electorales plausibles. Pero ello no afecta en exclusiva, insisto, a los proyectos de la alta velocidad ferroviaria.

Sin embargo, si no resulta difícil detectar este localismo de medio pelo, que se muestra a las bravas, sin especial esfuerzo de razonamiento, sí que puede serlo poner en evidencia a otro que, agazapado tras una elaborada teorización acerca del aprovechamiento de las ventajas comparativas, o la necesidad de responder a los requerimientos más inmediatos de la demanda, de las circunstancias explícitas más que de las expectativas, con invocaciones a un modelaje más riguroso, pospone el objetivo de la cohesión al de la competencia entre los territorios. Seamos eficientes, se nos dice. Falta que también se nos diga: “el mundo es como es; dejadlo estar”.

Este neo localismo es sumamente peligroso. No desde luego menos que aquel otro periclitado modo de reparto de prebendas aldeanas que tantas veces desangró a España. Los viejos caciques y conseguidores, al fin y al cabo, hacían caso omiso de las diferencias sociales, económicas y territoriales, era una cuestión que no les incumbía. Los nuevos teóricos del aprovechamiento eficiente de las ventajas comparativas lo son, en realidad, de la aceptación resignada, ¿qué digo?,

fría e impávida, de su inevitabilidad; no se limitan a mirar para otro lado: las afirman como consustanciales al estado mismo de la realidad. No es necesario pararse a corregirlas, dicen, al contrario: es perder el tiempo, sino introducir palos entre los radios de la rueda del buen discurrir de la economía. ¡Otra vez la mano invisible barajando los naipes!.

Como supongo que será fácil imaginar, las teorizaciones sobre este tipo de nuevo localismo se producen casi exclusivamente en ámbitos de zonas o regiones que logran poner de manifiesto ciertas ventajas comparativas, con las que justificar el logro de esas rentabilidades inmediatas, y que temen que sean al menos rítmicamente postergadas si se las fuerza a adoptar la marcha de procesión (todos al mismo paso) en vez de la de carrera (para ver quien corre más). Se contraponen así competencia y cohesión, como si no hubiese gama en los grises¹⁴.

La opción de contraponer drásticamente el objetivo “económico” (en aras de la eficiencia) y el “no económico” (más atento a la “retórica” del desarrollo regional), referida a las inversiones en la alta velocidad ferroviaria en España, es excesivamente drástica. Por una razón: puesto que España, hoy, aún, arrastra una notoria falta de cohesión territorial, se mida ésta como se quiera medir, asumir sin más el objetivo de eficiencia en los términos en que lo establece, por ejemplo, Bel, en el artículo periodístico que acabo de citar, no reducirá sino que acentuará en los próximos años, quizá incluso durante varias décadas, las consecuencias sociales y económicas de esa disparidad básica.

El autor induce a confundir las políticas de cohesión territorial como artimañas que menoscaban la competencia interterritorial, dando por supuesto que ésta es, en sí misma, un método racional de asignación de los recursos productivos. No sólo es falso, sino también injusto. Incluso desde un punto de vista escrupulosamente “económico”, si es que pudiésemos ponernos de acuerdo en qué es esto. Y visto desde una de las regiones más atrasadas de España, Galicia, por ejemplo, que me da las señas de indentidad, también es un sin sentido: el centralismo, que figura como totem incuestionable de nuestro retraso secular, se nos muestra ahora como aliado fraterno, quizá paterno, en una batalla contra las regiones más prósperas con las que, ciertamente, queremos reducir diferencias y distancias, pero no peleando, claro está. Y la alternativa es que nunca abandonemos nuestro puesto en el ranking del PIB regional y que nos quedemos fuera de la red ibérica del alta velocidad ferroviaria. Sólo puede ser una broma, porque para ser un error es demasiado burdo.

Burdo, sí. Porque si considero desequilibrada la posición de los profesores Bel y Albalate con respecto a los objetivos de la red española de alta velocidad ferroviaria, no pienso menos que eso sobre la que adoptan para poner remedio a la situación: la suspensión de todos los proyectos en marcha, a no ser que se hallen en los momentos últimos de su ejecución.

¹⁴ BEL, G.: “Capital total, competencia desleal”, en El País, 8, 3, 2010, p.29.

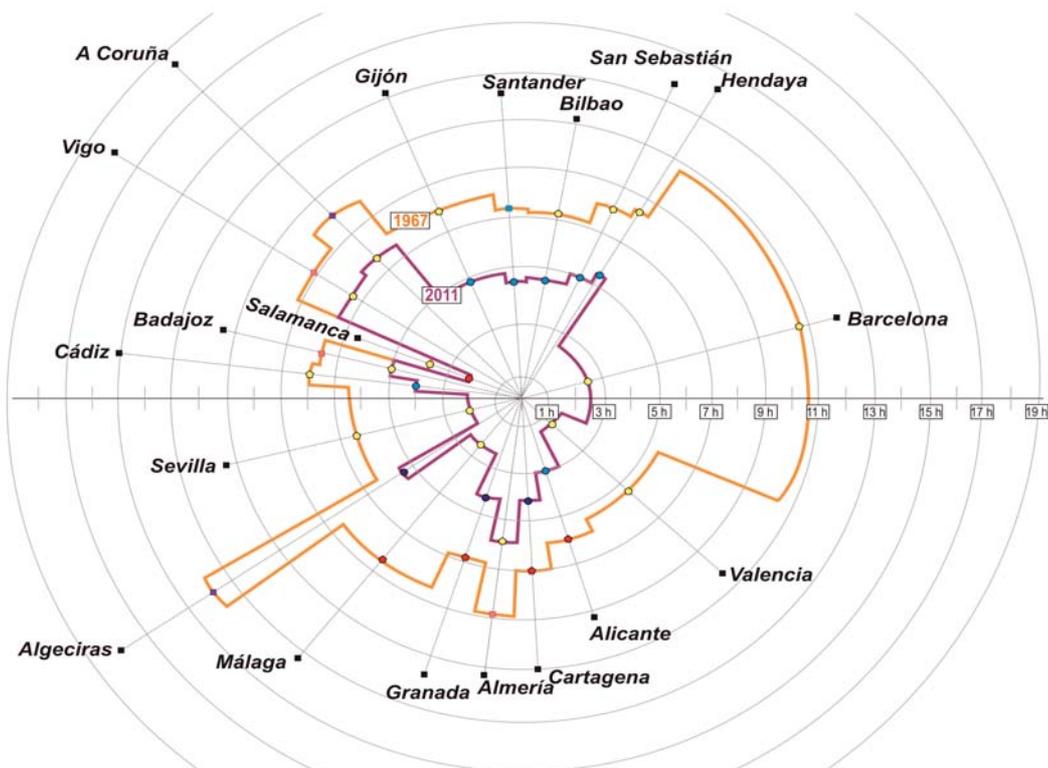
¹⁵ Sobre esto también se reiteran muchos tópicos, además de los que ya hemos comentado en las primeras cuartillas: la construcción del corredor de alta velocidad ferroviaria Madrid-Sevilla y la modernización del también llamado corredor del Mediaterráneo, se acordaron en un mismo Consejo de Ministros del año 1986; el segundo, consistente más en la mejora de la red convencional, ya absorbió una inversión más de tres veces superior a la que requirió el primero, y están sin acabar. Ahora, autores como Bel y Albalate piden que se suspendan otros proyectos AVE para volver a atender el corredor Mediterráneo; ¿no sería bueno explicar por qué se demora tanto ese objetivo ya declarado prioritario hace nada menos que un cuarto de siglo?.

En primer lugar, respecto de ello hay una trampa: en economía la puesta a cero del marcador tiene coste. Es una opción, pero no gratuita, y muchas veces tampoco la más barata. Hecha esta advertencia, desarrollaré una explicación.

Hay una cuestión que, desde mi punto de vista, queda oculta en la exposición de los profesores Bel y Albalate: la variable tiempo. Me refiero a que yo mismo haría dos evaluaciones distintas sobre la oportunidad y las alternativas de la alta velocidad ferroviaria en España si se me somete a consideración antes de que se construya su primer kilómetro o después de que estén en explotación más de dos mil. En el kilómetro cero sería oportuno pararse a discutir por dónde empezar: si por aumentar la velocidad para el tráfico de mercancías o para el de pasajeros; si por un modelo mixto o por otro exclusivo; si mejorando la red convencional o trazando una nueva¹⁵; etc. Pero ahora ya no. Haya sido o no haya sido acertada la opción inicial, ya no tiene marcha atrás. Y no se puede discutir como si nada hubiese pasado.

Es más: la parte ya tendida de la red de alta velocidad ferroviaria ha acentuado las diferencias interterritoriales hasta tal punto que reclama, justo en dirección contraria a lo que concluyen los profesores Bel y Albalate, culminar el trazado completo para reequilibrar territorialmente España y no poner en riesgo irreversible la quiebra de su cohesión. Los datos son irritantes. No retóricos. Hace cincuenta años, el viaje en tren desde Madrid a Barcelona se demoraba tanto como el de Madrid a A Coruña: en torno a once horas. Pero hoy, el de Madrid a Barcelona se ha reducido en más de ocho horas, mientras que el de Madrid a A Coruña sólo lo ha sido en muy poquito más de dos. Entre Madrid y Barcelona se presta el servicio en alta velocidad; entre Madrid y A Coruña todavía no. En términos relativos, por tanto, la posición de A Coruña en el mapa de España ha empeorado más que considerablemente con respecto a la de Barcelona. Esto es más que una “desventaja comparativa”. Y también es más que urgente corregirla.

En Galicia decimos que “pió tarde el pájaro”, para referirnos a una situación como ésta. Yerran los profesores Bel y Albalate al proponer que se suspendan todas las obras en los nuevos trazados de alta velocidad ferroviaria, como si aquí no hubiese pasado nada. Es tarde. La construcción de los tramos que ya han sido trazados ha cambiado las reglas del juego, colocando en posiciones muy distintas de ventaja y desventaja a unos territorios con respecto a otros. Si todo se detuviese ahora, al menos habría que resarcir a los que han perdido siquiera la oportunidad de intentarlo.



Elaborado por Luis E. Mesa, Grupo de Estudios e Investigación en Geografía y tráfico ferroviarios. Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Figura 1. Efectos de la alta velocidad en los tiempos de viaje

Y obviamente, no puedo aceptar que se arguya que tal reclamación no merece la consideración de “económica”, como queriendo decir, racional y sobria, abandonada del realismo y la eficiencia al ensueño expectante. Al contrario: a esto se le puede poner precio.

Item más

La cohesión territorial de España es una pieza clave, hasta me atrevería a decir que “la” pieza clave en el proceso de articulación de una economía moderna y madura, capaz de crecer sobre pautas de estabilidad, sostenibilidad y durabilidad (donde incluyo, ¿cómo no?, las necesarias mejoras consecutivas de competitividad de su sistema productivo, pues no me deslizo hacia un sistema económico alternativo).

No se trata, pues, aunque también lo sea, de una reclamación de justicia, moral o retórica. También yo abominaría de una propuesta consistente en empobrecer a los ricos para que los pobres sufran menos con las comparaciones. De las simplezas seamos salvos. Estoy hablando, y espero que logre hacerme entender, de los elementos constitutivos de un modelo económico que no puede abandonar ninguno de sus componentes definitorios. Y creo que nadie me discutirá, a estas alturas de los siglos, que uno de ellos sea la alimentación de un sistema institucional legitimado por la preservación de un orden social cohesionado. Sólo puede haber un mercado sano en una sociedad robusta, eso es lo que quiero decir.

Conclusiones

1. España no es un caso singular por haber señalado como objetivo de sus esfuerzos la modernización del sistema ferroviario y, en particular, del tendido de la red de alta velocidad ferroviaria, el desarrollo regional y la cohesión territorial, los cuales, por otra parte, no son cosa retórica.

2. No hay un consenso suficientemente asentado sobre los requerimientos previos de rentabilidad para una línea de alta velocidad ferroviaria; éstos deben tener en cuenta las circunstancias propias del país donde se tracen, el momento y la “calidad” de los objetivos que se persiguen con su trazado.

3. La contraposición entre el trazado de una nueva línea ferroviaria y la renovación de la convencional no se corresponde necesariamente ni con un mayor ahorro, ni con un servicio necesariamente más eficiente; el trazado de la red convencional respondía a una lógica territorial que no siempre ha resistido el paso del tiempo.

4. El impacto espacial de las líneas de alta velocidad ferroviaria hasta ahora registrado en los países en donde se han construido, ha sido diverso, no se confirman, en absoluto, los efectos “túnel” o “de succión” de los espacios intermetropolitanos. Se propician nuevos modelos de asentamiento poblacional y empresarial.

5. La suspensión de los proyectos de líneas de alta velocidad en España, antes de que se complete la red, implica para las zonas geográficas excluidas de ella, un gravísimo perjuicio, pues, en algún sentido, se han agravado, al menos en términos relativos, los desequilibrios interterritoriales preexistentes. Lo único que quedaría en suspenso sería su corrección. Esta discusión debería encauzarse en términos de red, no línea a línea, para no romper la coherencia del propio modelo.

6. La competencia interterritorial sin la reserva de cohesión interterritorial, no garantiza los objetivos vinculados al bien común, entendiéndolo por tal el asentamiento de una economía próspera y sostenible, capaz de garantizar a los ciudadanos una atención generalizada y persistente de derechos y necesidades.