

amb quatre línies en construcció, amb l'argument que el TGV contribuiria a la igualtat entre territoris i afavoriria el desenvolupament econòmic i el respecte mediambiental, aquestes afirmacions cal revisar-les profundament". Aquest organisme considera "incompatible" continuar invertint en TGV i "emprendre una reforma accelerada de la xarxa ferroviària clàssica, abandonada durant 30 anys i que reclama una posada al dia urgent", i remarca que "la demanda de serveis d'alta velocitat en marxa i els nous projectes seran cada vegada menys rendibles".

La Cort de Comptes no veu cap altra sortida que no sigui aturar projectes i fer una reflexió, perquè "incrementar el preu del bitllet serà mal vist pel client, i fer promocions incrementaria l'ús però no els ingressos —com ha passat amb l'AVE espanyol—, com tampoc seria desitjable fer circular trens convencionals per línies concebudes per a alta velocitat". L'informe conclou que l'Executiu francès hauria de prendre mesures com "fer prevaler l'avaluació econòmica i social dels projectes de TGV i els informes d'experts independents anunciats per al 2030" i "no començar cap estudi preliminar sense haver definit un pla de negocis per al gestor d'infraestructures i l'operador ferroviari per a cada obra proposada".

Per la seva banda, el Tribunal de Comptes de Portugal justificava a principis de gener la "inviabilitat" del tren d'alta velocitat entre Lisboa i Madrid, que tant obsessiona l'Executiu espanyol i Extremadura, que comportava una inversió d'11.600 milions d'euros per unir les dues capitals en dues hores i mitja. Portugal ja va descartar l'obra el 2012 perquè els estudis preliminars demostraven que la inversió no presentava rendibilitat financera. El Tribunal argumenta que "no hi ha evidències que els beneficis superarien els costos, i els riscos són encara més grans per la falta d'experiència prèvia en la implantació d'un sistema de transport íntegrament nou». A més, remarca que els costos recaurien sobre "empreses públiques econòmicament deficitàries". La mateixa situació que Espanya. Però dos camins totalment diferents.

Gemma Aguilera

La bombolla ferroviària amenaça d'esclatar

El deute acumulat per Adif i Renfe en els darrers anys posa en perill la viabilitat immediata de les dues empreses públiques, que podrien veure's abocades a una privatització matussera. L'obsessió per continuar invertint en alta velocitat ha dut l'Estat a disparar el cànon que fa pagar a Renfe i l'endeutament d'Adif per continuar amb els seus plans de cosir amb acer totes les capitals de província.

La festa de l'AVE continua. L'Estat ha fixat en els Pressupostos Generals de l'Estat del 2015 una inversió de 3.561 milions d'euros, un 48% més elevat que el del 2014, per ampliar un 33% la xarxa actual d'alta velocitat amb uns 1.000 quilòmetres més d'AVE que connectin vuit capitals de província amb Madrid. Al marge de l'evident manca de justificació econòmica i social de totes i cadascuna de les línies projectades en aquest any electoral —altrament haurien sortit a la llum informes de viabilitat executats per experts independents i s'haurien debatut políticament els projectes com succeeix en altres països—, la decisió del Ministeri de Foment de forçar més la màquina pot tenir conseqüències desastroses per a la prestació del servei ferroviari espanyol. Experts consultats per aquest setmanari avisen de la imminència de l'esclat de la bombolla ferroviària, que fa anys que s'engreixa amb quilòmetres i quilòmetres de vies i estacions d'AVE no rendibles. Amb la inversió del 2015, l'Estat haurà abocat 54.000 milions de diner públic per bastir una xarxa radial d'acer, la més gran d'Europa i la segona del món per darrere de la Xina.

Què pot desencadenar l'esclat? La pressió sobre Adif, el gestor públic d'infraestructures sobre el qual l'Estat carregarà el deute de les obres, pot conduir ràpidament tant Adif com Renfe a la fallida econòmica i a la posterior privatització, asseguren experts consultats per aquest setmanari. I és que d'aquests 3.561 milions d'euros que apareixen en els PGE, només 285 provenen de subvencions a fons perdut de la UE i una petita part més surt realment dels pressupostos. La resta s'aconseguirà per la via de l'endeutament d'Adif. Preveient aquesta necessitat, l'Estat ja va dividir l'empresa en dues societats, Adif i Adif-Alta Velocitat. Tal com va explicar la ministra de Foment a principis de 2014, la segona societat "assumirà bona part del deute i de la inversió d'Adif", perquè es dedicarà a construir i administrar l'AVE i tots els negocis relacionats, com estacions, tallers i subministrament d'energia, entre d'altres. La nova societat ha assumit la xarxa actual de 3.100 quilòmetres d'AVE, més els gairebé 2.000 que estan en construcció o planificats. El regal inclou el deute d'Adif associat a aquests actius, que, comptabilitzant la despesa associada a les promeses del 2015, deixa Adif amb un deute

Xarxa ferroviària



Alta velocitat existent —
Alta velocitat prevista per al 2015 —
Xarxa convencional adaptada a AVE en 2015 - - - -

de 18.673.000 euros, que la converteix en l'empresa o entitat pública més endeutada. Per darrere té el FROB, el fons que va crear l'Estat per rescatar la banca espanyola, és de 17.891.000 euros. Collocant el deute a Adif-Alta Velocitat, l'Estat convertiria l'empresa original en una empresa sanejada segons la nova normativa europea, i alhora obtenia una plataforma per aconseguir finançament en els mercats de capitals. La fórmula és senzilla: l'Estat no engreixa el deute públic perquè, si Adif-Alta Velocitat té ingressos, i per tant té accés al crèdit, el seu deute ja no es comptabilitza com a deute públic estatal i Madrid se sent lliure per construir quilòmetres d'AVE sense restriccions.

Diners de Renfe a Adif. Superat aquest pas, com aconseguix prou ingressos una empresa que es dedica a gestionar infraestructures, és a dir, a gastar, però no realitza cap activitat comercial que comporti guanys directes? Incrementant de forma exagerada el cànon que fa pagar a l'operador ferroviari per la utilització de les seves instal·lacions. Però a Espanya l'únic operador ferroviari de transport de passatgers és Renfe, també empresa estatal. Per tant, tot queda a casa, els diners circulen d'una empresa pública a l'altra. De fet, si Adif ha pogut endeutar-se més entre el 2013 i el 2015 és gràcies a l'increment de prop del 50% del cànon que cobra a Renfe per l'ús de les seves infraestructures, vies i estacions. Segons es recull en la memòria dels comptes anuals de Renfe de l'exercici 2013, "els cànon ferroviaris han suposat una despesa de 494 milions d'euros, una xifra que significa un increment important de 128,9 milions d'euros (35,3%) sobre la xifra de l'any anterior". Aquest cànon es divideix en 398,7 milions d'euros per a infraestructures i 95,2 milions per a les estacions. Aquest cànon ha crescut al voltant d'un 15% el 2014. Segons la memòria, el motiu d'aquest increment és degut a diversos efectes: "Per una banda, a l'augment general de les variables de producció sobre les que s'apliquen les tarifes vigents, com són el nombre de viatgers i els quilòmetres-tren realitzats". Per una altra banda, "l'increment més significatiu es

■ MILLORA EN ELS TEMPS DE VIATGE

	Distància (km)	Duració del viatge i temps que s'estalviarà		Barra comparativa
		Actual	2015	
València-Múrcia	230	3.08	1.20	1h 48m
Madrid-Salamanca	215	2.36	1.24	1h 12m
Santiago-Vigo	90	1.21	0.44	37m
Corunya-Vigo	160	1.57	1.10	47m
Madrid-Múrcia	395	3.52	2.25	1h 27m
València-Alacant	156	1.28	0.55	37m
Santiago-Pontevedra	65	0.50	0.32	18m
Madrid-Granada	420	4.25	2.50	1h 35m
Madrid-Lleó	335	2.42	1.45	57m
Madrid-Oviedo	445	4.40	3.15	1h 25m
Madrid-Mérida	345	4.30	3.14	1h 16m
Madrid-Gijón	465	5.06	3.41	1h 25m
Madrid-Zamora	255	1.55	1.25	30m
Madrid-Burgos	245	2.15	1.45	30m
Madrid-Palència	255	1.35	1.15	20m
Madrid-Santander	455	4.25	3.30	55m
Barcelona-València	350	2.55	2.20	35m
Madrid-Castelló	420	2.57	2.25	32m
Madrid-Vitòria	355	3.33	2.57	36m
Madrid-Badajoz	400	5.09	1.48	51m
Madrid-Càceres	300	3.28	2.58	30m
Madrid-Bilbao	400	4.47	4.11	36m
Madrid-St. Sebastià	455	5.18	4.42	36m
Madrid-Santiago	605	5.25	4.55	30m
Madrid-Corunya	590	5.58	5.28	30m
Madrid-Vigo	595	6.29	5.59	30m
Madrid-Pontevedra	615	6.32	6.02	30m

Font: ADIF



GOVERN DE CASTELLA LA MANXA

Inauguració de l'estació d'AVE de Conca l'any 2010, on l'aleshores príncep d'Astúries va tallar la cinta inaugural.

deriva de la modificació l'any 2012 de la normativa que fixava les quantitats dels canons ferroviaris establerts, que implica canvis en l'horari qualificat d'hora punta, el canon per a trens AVANT i els valors unitaris de totes les modalitats". És a dir, d'un canvi de normativa per part de l'Estat per tal d'assegurar-se l'increment efectiu del canon que Adif cobra a Renfe, i que es converteix en la gran font d'ingressos d'Adif-Alta Velocitat.

Privatització a la vista? Amb aquesta maniobra, avisen els experts consultats, "no sols traslladen l'endeutament a Adif, que a hores d'ara s'està quedant sense capacitat d'inversió, sinó a Renfe, que ja està perdent molts diners per culpa d'aquests canons totalment desmesurats i sense justificació de cap mena. L'escenari de l'esclat de la bombolla ferroviària és molt proper, l'esforç financer d'Adif el 2015 ja no és sostenible, potser pot aguantar un any més, però si s'aboca a construir 1.000 quilòmetres més d'AVE –el cost d'un

quilòmetre d'alta velocitat és el mateix que el de 15 quilòmetres de via convencional– que ja sabem que no seran rendibles, la fallida estarà a un pas".

Si Adif i Renfe fessin fallida, podrien acabar privatitzades de forma precipitada. Una decisió que tindria conseqüències molt negatives per al servei de ferrocarril espanyol, perquè, si bé des de l'àmbit tècnic i algunes formacions polítiques reclamen una liberalització dels operadors que poguessin competir amb Renfe, una privatització de la infraestructura, ara propietat d'Adif, podria provocar deficiències en el servei. La despesa de manteniment d'una infraestructura d'aquesta dimensió no és assumible per un operador privat, que acabaria deixant-la de la mà de Déu. La primera privatització del ferrocarril la va fer Margaret Thatcher al Regne Unit i va ser desastrosa, i al Japó, l'esclat de la bombolla ferroviària va acabar amb una privatització total del servei. Si l'Estat no frena, Adif i Renfe seran abocades a la fallida. En l'escenari

d'un esclat de la bombolla, "el més probable és que l'Estat acabi desfent-se de les dues empreses amb una venda a preu de saldo", apunten les fonts coneixedores de l'estat financer de les dues companyies.

La gran pedra a la sabata d'Adif és que les línies d'AVE mai no seran rendibles, ni les actuals ni les que puguin entrar en servei. Els estudis de línies d'alta velocitat arreu del món fixen el llinar de la rendibilitat en uns 20 milions de passatgers anuals per cada línia oberta, unes xifres que estan molt lluny del trajecte amb més passatgers de l'Estat, el Barcelona-Madrid, que tot just arriba als 8 milions de passatgers gràcies a una política comercial de descomptes prou agressiva. Si el trajecte fos rendible algun dia, la infraestructura mai no s'amortitzaria, i la qüestió és que Adif sí que l'ha d'amortitzar perquè no són diners dels Pressupostos Generals de l'Estat o d'Europa, la major part dels diners són deute.

Gemma Aguilera