

Un AVE “magnífic”



CONGRÉS DELS DIPUTATS

La ministra de Foment, Ana Pastor, va respondre a una pregunta de Pere Macias sobre la no publicació de les dades d'AVE per estacions, anunciant que donarien dades en les properes setmanes.

Tardienta, una població que tot just arriba al miler d'habitants, té estació de ferrocarril des de l'any 1861, perquè era un nus ferroviari important per enllaçar Barcelona i Madrid. Des del 2003 té estació d'AVE, situada a només 21 quilòmetres de l'estació d'AVE d'Osca. És una parada intermèdia del tram Saragossa-Osca, inaugurat aquell any a un cost de 221 milions d'euros. L'ocupació mitjana d'aquest tram és del 6%, i el 2014, 449 persones van pujar o baixar a Tardienta, l'estació que té el rècord de ser la que dona servei a menys població de tot l'Estat. La xifra, però, no és pública. EL TEMPS 1597 oferia en exclusiva les xifres de tràfic de passatgers per cada estació amb servei d'AVE –marca comercial de Renfe per a alta velocitat, que no inclou els serveis de llarga distància ALVIA i AVANT– del 2013 i el 2014 que Adif va deixar de publicar a partir del 2011. Tardienta és un cas molt cridaner, però no pas l'únic. El debat no és que circuli un AVE per Segòvia, Atenquera o Requena, sinó que, perquè en pugui passar un, sinó els requeriments tècnics perquè això

La ministra de Foment anuncia al Congrés, en resposta al diputat de CiU Pere Macias, que en les properes setmanes publicarà les xifres d'ús de l'AVE. Des del 2011, la seva cartera oculta les dades de passatgers per estació –destapades per EL TEMPS– i de rendibilitat des les línies, i Pastor no va facilitar ni una sola xifra concreta en aquest sentit.

sigui possible, que són prou diferents de les necessitats d'un tren de velocitat alta o convencional. Diverses estacions d'AVE construïdes durant la dècada prodigiosa de les infraestructures espanyoles es van construir lluny dels nuclis urbans –Segòvia Guiomar o Camp de Tarragona, per exemple– i amb inversions faraòniques per adaptar vies i estacions per a la circulació de trens d'alta velocitat. A tall d'exemple, un quilòmetre de vies d'AVE costa entre 15 i 50 milions d'euros depenent de l'orografia de la zona, gairebé sempre complexa. Un caprici que costa més diners a l'Estat i als mateixos ciutadans, que no semblen disposats a pagar en ocasions el doble per un AVE quan també poden pujar a un ALVIA o un AVANT, sobretot en trajectes curts on la diferència de velocitat i de temps del viatge és mínima.

La setmana passada, la ministra de Foment, Ana Pastor, responia al Congrés a una pregunta del diputat de CiU Pere Macias sobre el perquè de “l'apagada informativa sobre les dades d'usuaris de les línies d'AVE, la seva rendibilitat i les despeses que comporten les estacions”, que fins a l'any 2011 es feien públiques a Internet i a l'anuari del Ferrocarril Espanyol. La resposta de Pastor va ser molt clara: “No hi ha falta d'informació, tot el contrari, hi ha moltes dades de l'AVE, i a més a més són magnífiques”.

Ana Pastor va ser interpel·lada novament per Macias, que li va reclamar explicacions sobre per què el seu ministeri no mostrava les xifres a partir de 2012, quan el Govern espanyol s'omple la boca amb la transparència, i li va recordar que, sota el seu mandat, l'Estat ha gastat 14.245 milions d'euros en inversions en la nova xarxa d'alta velocitat. “És una quantitat immensa, molt important, i per tant és una política d'Estat. I per avalar les polítiques d'Estat cal que els ciutadans puguin tenir coneixement de les dades que justifiquen aquesta inversió”, va argumentar el diputat de CiU.

Empesos a la transparència.

Després de donar xifres globals de creixement d'ús del servei d'AVE i llarga distància sense diferenciar els dos productes –tot i que en l'anuari del ferrocarril i en les estadístiques

amb què treballa Adif actualment es compabilitzen per separat—, Pastor va anunciar que “en les properes setmanes es faran públiques les dades, que elabora l’observatori del transport i la logística del ministeri, que és una font d’informació integrada on, a més de totes les dades de ferrocarril, carreteres i aeronàutica, per primera vegada apareixeran els de logística i transport metropolità”.

Però la ministra no va respondre a la pregunta clau: per què no s’han donat aquestes dades entre el 2011 i el 2014? Si realment hi són, com deia la ministra, per què no les va exhibir al Congrés? I encara més, per què no van ser proporcionades al diputat de CiU que va formular la pregunta oral, i que mesos abans havia sol·licitat les estadístiques en una pregunta escrita?

La ministra es va dedicar a repassar la quantitat d’instruments de transparència del seu ministeri sobre transport. Es va referir al butlletí estadístic i l’anuari estadístic, l’informe anual de transports i infraestructures, els comptes anuals i l’informe de gestió de Renfe operadora. Però EL TEMPS ja va consultar aquests documents i no hi apareixen les dades que fins el 2011 eren accessibles. “Treballem perquè les dades siguin les millors, i tant és així que les xifres són excel·lents, i això és el més important dels anuals, que recullin dades excel·lents. Total transparent, les dades d’utilització del ferrocarril a Espanya són magnífiques, perquè hem fet una política comercial magnífica perquè els ciutadans accedeixin a un servei que és de tots i per a tots”, va reblar Pastor, que va marxar del faristol recordant que 29 milions de passatgers van utilitzar l’AVE i la llarga distància durant el 2014, 6 milions més que el 2011, una xifra que ja havia fet pública dies abans Renfe.

A quin preu? Les xifres a què va tenir accés EL TEMPS situen en 16.734.386 els passatgers reals del servei AVE el 2014, als quals se’ls sumen 3.313.386 passatgers més de llarga distància ALVIA. La resta, fins als 29 milions, corresponen a AVANT i trens nocturns de llarga distància. Un fracàs sense matisos, a tota la geografia espanyola. Camp de Tarragona, Lleida, Alacant, Girona, Segòvia, Conca, Puente Ge-



Adif va deixar de fer públiques el 2011 les xifres de passatgers de la marca AVE per estacions, així com la rendibilitat de cada línia, i es limita a donar una xifra global d’AVE i llarga distància.

nil... El projecte ideològic de connectar totes les capitals de província –i de passada, pobles amb uns quants milers de veïns– amb Madrid no ha tingut en compte que l’alta velocitat està concebuda com un mitjà de transport idoni per donar servei a zones densament poblades, corredors amb un mínim de 20 milions d’habitants. El conegut Shinkansen, el tren d’alta velocitat que connecta Tòquio i Osaka –550 quilòmetres– en 2h 25’, mou cada dia uns 350.000 passatgers, és a dir, que en 48 dies, transporta el mateix nombre de viatgers que el servei d’AVE a tot l’Estat en un any. O més a prop, el TGV París-Lió acumula més tràfic en un any que totes les línies d’AVE.

Però l’evidència de la no rendibilitat social ni econòmica de la xarxa d’AVE espanyola, que a hores d’ara ha costat 52.000 milions d’euros, no atura els plans del Govern del PP, que per al 2015 ha pressupostat 3.561 milions d’euros per executar vuit nous trams. Cap d’ells no és el València-Barcelona. Això sí, els murcians podran connectar amb l’AVE d’Alacant-Madrid i els ciutadans de Castelló podran anar a Madrid en alta velocitat passant per València. Quan la ministra de Foment deia al Congrés que el tren és per a tots i de tots, sembla que no es referia als catalans i valencians.

Gemma Aguilera