

¿Hasta cuándo?



ELENA DE LA PEÑA

SUBDIRECTORA GENERAL TÉCNICA DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA

Anuncia la ministra de Fomento que en enero se presentará una "nueva política de precios, con un nuevo modelo de tarifas para intentar ser competitivos, porque hay muchas personas que nunca han ido en AVE". Se ajustarán los precios de los billetes porque actualmente son "muy caros".

La primera reflexión que le surge al ciudadano está en el porqué de esta decisión justo en este momento. Si los precios son caros, lo son desde hace tiempo, y si se trata de un análisis relativo a la crítica situación económica que vivimos, no es algo que haya surgido este año o este mes. Bajar los precios para fomentar el consumo es un mecanismo muy utilizado y efectivo en algunos casos (lástima, para el bolsillo de los españoles, que no sea este el criterio para modificar el IVA).

Sin embargo, ¿no convendría hacer un análisis previo de la razón real que se esconde tras esta infratutilización de algunas líneas de alta velocidad ferroviaria? El problema de fondo está en las carencias en planificación de infraestructuras de transportes; una línea de alta velocidad (al igual que un aeropuerto o una autopista) solo debería construirse -y emplear para ello el dinero de todos los españoles- si su rentabilidad económica y social están aseguradas. Una adecuada planifica-

ción hubiera permitido identificar que, con precios asequibles para los ciudadanos, es imposible garantizar la viabilidad económica de determinadas líneas de alta velocidad sin contar con las subvenciones del Estado, por falta de viajeros. Y esto no es una cuestión de signo político, ya que los Gobiernos de los últimos años han apostado por la alta velocidad, erigiéndose España como *país bandera* en este campo.

¿No convendría hacer un análisis previo de la razón real de esta infratutilización de transportes?

Las tarifas del AVE bajarán, pero no tanto como para que sean asequibles

Cierto es que esto ha permitido a las empresas españolas posicionarse muy a la cabeza de la ingeniería y la construcción de ferrocarriles, adjudicándose proyectos de enorme envergadura, como el consorcio Medina-La Meca, generando empleo y dando lugar a alternativas de negocio internacional

ahora que el panorama inversor español está más que complicado; esto contribuye, además, a hacer crecer ese enorme activo, todavía sin explotar en su totalidad, que constituye la marca España. Pero lo realmente sorprendente es que, aunque el propio ministerio reconoce que hay líneas y estaciones con muy poco tráfico y que se van a revisar las líneas de interés público, todavía a día de hoy seguimos invirtiendo miles de millones de euros en corredores de alta velocidad ferroviaria cuya viabilidad económica no es posible: 3.302 millones de euros en el proyecto de Presupuestos de 2013 del Ministerio de Fomento (32% del total de la inversión), para un modo que transporta tan solo al 3% de los viajeros. Y preocupa aún más que estas declaraciones vayan seguidas del compromiso de que el AVE va a llegar a todas las ciudades de España; da igual que nos aclaren que será "de forma austera y sin estaciones faraónicas", simplemente no es viable económicamente que el AVE llegue no ya a todas, sino a muchas ciudades españolas, porque no hay suficiente demanda, y no es posible conseguirla a golpe de bajada en las tarifas que solo puede contrarrestarse vía subvención.

Mientras tanto, la carretera, que transporta cada año el 90% de los viajeros y el 87% de las mercancías, recibe

solo el 30% del presupuesto; para construcción de algún pequeño itinerario y para conservar, con una cantidad claramente insuficiente que no permite hacer frente al mal estado en el que se encuentran nuestras infraestructuras viarias, perjudicando gravemente la comodidad, fiabilidad y, lo que es más importante, la seguridad vial. Bajen las tarifas, pero sin eludir la responsabilidad inmediata de replantearse los criterios de rentabilidad económica y social en la construcción de infraestructuras.

Si esto no se lleva a cabo y se cumplen las palabras de la ministra, el grueso de los españoles estaremos un poco peor el año que viene: las tarifas del AVE bajarán, pero no tanto como para que pasen de inabordable a asequible para los ciudadanos de a pie, por lo que la mayor parte de los contribuyentes seguirá sin poder pagarlas; de este modo, esa bajada de tarifas beneficiará mayoritariamente a aquellos que hoy ya usan el AVE, los ciudadanos con mayor poder adquisitivo. Y el déficit de estas líneas seguirá pagándose a cuenta de subvención del Estado, como ya se hace actualmente, con la consiguiente merma en el dinero -reuerden, de todos los españoles- disponible para asuntos de interés general, como educación, sanidad, dependencia... en grave situación hoy.



La bajada beneficiará mayoritariamente a aquellos que hoy ya usan el AVE"