

25 años de ave...de rapiña

MATTIN HIRIBERRI :: 29/04/2017

Podemos calificar el AVE como un instrumento de poder clasista.

Nos situamos en Abril del 92. Con el comienzo de la EXPO'92 -otro gran fiasco- se inaugura también el primer tramo de AVE en el estado español, que uniría Madrid con Sevilla con el único objetivo de deslumbrar al mundo.

Recientemente el actual presidente del gobierno español, Mariano Rajoy conmemoraba el 25 aniversario del arranque del AVE con estas palabras: Estos 25 años de AVE son "la historia de un éxito colectivo". Habría que especificar que ese colectivo al que se refiere el presidente no es la sufrida población de este estado sino sus élites empresariales, políticas y financieras que son las únicas que se han beneficiado de esta infraestructura.

En estos 25 años se han desarrollado 3.240 km de AVE y están en construcción otros 1500 km. más, lo que coloca al estado español en el segundo lugar del mundo después de China en cuanto a número de kilómetros de TAV y el primero en km. de TAV por persona y km. cuadrados, a pesar de su escaso número de pasajeros. Eso sí, la factura ha sido cara: 51.775 millones de € y la hemorragia continua.

¿Quien ha promovido semejante hipertrofia? La tupida red de sobornos del AVE en Castilla-León, Galicia, CAV, Asturias, Cataluña y Murcia por la que hay imputadas 14 personas al igual que los famosos papeles de Bárcenas nos lo explican todo. Dos serían los causantes: en primer lugar, hay que destacar que el papel del poderoso lobby de la construcción del estado español es determinante. Entre las empresas constructoras más potentes del mundo figuran varias españolas. Esto hace que el estado español sea líder en km. de autopistas y autovías de Europa (muchas de ellas sin apenas tráfico y rescatadas con dinero público) y el que más cemento exporta. Este lobby es el que marca la política de infraestructuras de transportes en el estado español y en concreto el alocado desarrollo de más y más km. de TAV.

En segundo lugar, está la corrupta clase política en el poder habituada a las "mordidas" en las adjudicaciones de obras a sus empresas amigas. Además, estos políticos sin realizar el más mínimo estudio coste-beneficio, han continuado con el TAV basándose en fetiches como el "progreso" y la "modernidad", sabedores de que esa política les da importantes réditos electorales. En esta alocada carrera hacia el abismo, ninguna capital de provincia se quería quedar sin su flamante estación de TAV para eliminar su complejo provinciano, creando al mismo tiempo una perversa competencia entre diferentes regiones. Además, en las capitales la llegada del TAV ha ido acompañada de importantes pelotazos urbanísticos que en algunos casos ha rayado en lo estrambótico como la estación de Guadalajara, situada a 10 km de la capital, al lado de la cual se construyó en terrenos propiedad del marido de Esperanza Agirre una urbanización de lujo para 34.000 personas en las que actualmente viven sólo 2000, siendo utilizada la estación por unos 70 viajeros al día.

La chapucería y la improvisación ha sido la norma en el desarrollo del AVE, con casos

realmente espeluznantes, como el servicio Toledo-Cuenca-Albacete que costaba 18.000 €/día para una media de 9 pasajeros/día y que tuvo que ser eliminado en 2011; o el túnel de Pajares en la línea Leon-Asturias que tras 12 años de trabajos y haber triplicado su presupuesto inicial de 1000 millones de € ha pinchado importantes acuíferos provocando un trasvase oculto desde León hacia Asturias de hasta 2.000 l/s, desconociéndose todavía si va a poder entrar en funcionamiento.

Llegado a este punto, es interesante recordar que ningún economista de prestigio defiende hoy en día la construcción del AVE, ya que ninguna de las líneas cuenta con la más mínima rentabilidad, ni económica ni social, incluyendo el trayecto de mayor tráfico entre Madrid y Barcelona. Esto quiere decir que en ninguna línea se recuperará la inversión realizada. Este agujero económico supone una importante hipoteca económica a las generaciones venideras. Se da el caso de que la línea que viene a la CAV, incluida la Y vasca, no sólo no recuperará nunca la inversión realizada sino que incluso su explotación comercial va a ser deficitaria, o lo que es lo mismo, va a ser mantenido vía impuestos. Todo ello se refleja en la actualidad en la deuda de más de 18.000 millones de € que acumulan entre ADIF y RENFE. El mismísimo Tribunal de Cuentas español nos advierte de “la importante incertidumbre sobre la viabilidad económica del TAV a largo plazo dado su elevado endeudamiento”.

El ingente gasto en TAV está suponiendo un aumento de los recortes sociales. En los últimos años se observa un claro paralelismo entre gastos de TAV y la cuantía de dichos recortes. Todo ello hace que, desmintiendo la propaganda oficial de que el TAV crea riqueza y puestos de trabajo, el estado español es uno de los países de Europa con mayor tasa de paro, con mayor nivel de precariedad laboral, con menor gasto social y a nivel mundial uno de los estados que más deuda pública acumula tanto en términos absolutos como por habitante.

Las obras del TAV se están llevando a cabo básicamente por subcontratas que se valen de mano de obra migrante, extremadamente precarizada, con contratos de trabajo en base a los convenios laborales de los países de origen, tras agotadoras jornadas de trabajo que están dejando un importante reguero de muertes (más de 50 en el estado y 6 en la CAV).

Por otra parte, el AVE se está constituyendo como el mayor enemigo del tren convencional. A pesar de que sólo un 6% de los usuarios del tren viajan en TAV, casi el 70% del presupuesto para el ferrocarril va al AVE. Ha quedado demostrado que cada vez que se inaugura un TAV disminuye drásticamente o se cierra definitivamente el resto de servicios de la línea. En estos últimos 25 años se han perdido unos 3.000 km. de tren convencional. A esto habría que añadir que el gasto de mantenimiento del TAV es un 70% superior al del tren convencional. Hablamos de 100.000 €/ km/año. De esta manera el TAV se convierte en un importante factor de desvertebración del territorio, que empuja a muchos usuarios a la carretera y que encima no transporta mercancías. Además, ante el proceso de liberalización del sector que se anuncia para el 2020 mucho nos tememos que los operadores privados se queden con el beneficio de las líneas rentables mientras el estado se queda con la deuda que ha supuesto la construcción de la infraestructura. Para más inri, nos encontramos con que posiblemente tengamos que pagar en forma de rescate las aventuras delirantes de ciertos proyectos dirigidos por empresas españolas, como la casi segura frustrada construcción del TAV entre La Meca y Medina.

En definitiva podemos calificar el AVE como un instrumento de poder clasista. Se construye por pobres, con el dinero de los pobres para beneficiar a las élites empresariales y políticas; y encima sólo lo utilizan los ricos ya que el precio del billete es prohibitivo para las clases populares, que además van a ser gravadas vía impuestos para financiar su mantenimiento, mientras el tren convencional utilizado por los pobres es condenado al mayor de los abandonos.

Por último, el TAV como ha quedado fehacientemente demostrado en el reciente estudio de EKOPOL, en absoluto se puede justificar como garantía de ahorro energético y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, sino todo lo contrario. Ello unido a la devastación del medio, no solo por donde pasa, configura al TAV como una de las mayores agresiones del territorio que junto a otros muchos factores nos conduce en viaje de no retorno y a gran velocidad hacia el colapso civilizatorio del que cada vez más voces nos advierten.

Mattin Hiriberri.(Iruñerriko AHT gelditu! Elkarlana)

<https://eh.lahaine.org/25-anos-de-avehde-rapina>