La Alta Velocidad: cara, sin rentabilidad e ineficiente, pero el corredor navarro se pone en marcha.

AHT GELDITU! NAFARROA :: 02/07/2018

El corredor navarro es el claro ejemplo de lo que denuncia el Tribunal de Cuentas: falta de rentabilidad socioeconómica e intereses políticos.

Recientemente el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea ha hecho público un informe sobre la red ferroviaria europea de alta velocidad en donde califica la mayoría de estas líneas como caras, ineficientes y sin rentabilidad socioeconómica. De este estudio queremos destacar algunos puntos. Denuncia la falta de pasajeros en la mayoría de las líneas construidas. En el Estado Español la ratio de uso es cuatro veces inferior a la de Francia, cinco millones de pasajeros por kilómetro en contraste con los 19 millones de usuarios en Francia. Para que una línea de alta velocidad sea viable estima que debe tener **nueve millones de pasajeros** o al menos seis en su primer año de funcionamiento. En España solo hay una ruta que cumple con ese criterio, la de **Madrid-Barcelona-frontera francesa.** En este sentido, de construirse, el corredor navarro sería clamorosamente deficitario.

El número de viajeros que ha utilizado la línea actual para largas distancias no llega al millón, muy lejos de las cifras mínimas. Es decir, se quiere hacer un gasto constructivo de varios miles de millones de euros en una línea que ni de lejos tendría un mínimo suficiente de usuarios. Lo que supondría además un desembolso de dinero público continuado para subvencionar su funcionamiento.

Sin embargo, este dato objetivo e irrefutable no parece hacer mella en los partidos políticos promotores del TAV.
La respuesta de la portavoz del gobierno navarro, María Solana, a este informe es ciertamente rocambolesca. Afirma que el corredor navarro sería otro modelo distinto al que critica el Tribunal. Pero de hecho el proyecto es el mismo que ya planteó UPN en su momento. O el mismo modelo que se quiere implantar con la Y vasca. Un proyecto que el Tribunal de Cuentas califica como no viable desde una perspectiva socioeconómica. Una conclusión que concuerda con otros estudios como el reciente informe de profesores/as de la UPV que indicaban la no rentabilidad de la Y-Vasca, u otro anterior que difundió Sustrai Erakuntza y que indicaba la nula rentabilidad del TAV navarro.

La portavoz se escuda en que el proyecto navarro, como la Y vasca, sería un tren de altas prestaciones porque transportaría mercancías. Sin embargo, es una evidencia que por cuestiones económicas y técnicas estas líneas no van a llevar un número significativo de mercancías. Hace tiempo ya que un estudio encargado por la CEOE afirmaba que las líneas de alta velocidad no eran adecuadas para este tipo de transporte.

Este informe afirma que los análisis coste-beneficio “no se usaron adecuadamente”. En el caso navarro el asunto es más clamoroso todavía ya que ni siquiera se ha realizado un estudio independiente de este tipo. Tampoco se ha analizado seriamente la viabilidad de una

mejora de la línea convencional, alternativa que el Tribunal de Cuentas recomienda.

El informe critica también que “la decisión de construir líneas del alta velocidad se basa habitualmente en decisiones políticas.” Este es claramente el caso de los tramos entre Villafranca y la cuenca de Pamplona, negociados por UPN con el gobierno corrupto del PP como una forma de atacar al gobierno de Geroa Bai. Pero también como una forma de devolver favores a determinadas constructoras. El consejo de administración de ADIF adjudicó las obras del tramo Peralta-Olite a la empresa AZVI Construcción. Su presidente, Manuel Contreras Caro, mantiene una estrecha relación con el PP andaluz y su nombre figura una decena de veces en el listado de ingresos de la contabilidad que llevaba el extesorero del PP Luis Bárcenas, con partidas que en total superan los 900.000 euros. Y hace pocos días se ha hecho público la adjudicación de un nuevo tramo entre Villafranca y Peralta a la constructora OHL cuyo presidente fue acusado de un presunto pago de una comisión de más de un millón de euros a Ignacio González, exsecretario general del PP en la Comunidad de Madrid.

En definitiva, el corredor navarro es el claro ejemplo de lo que denuncia el Tribunal de Cuentas: falta de rentabilidad socioeconómica e intereses políticos. Sin embargo, dos tramos ya han sido adjudicados y en julio ADIF pretende continuar con la expropiación de terrenos en la zona de Tafalla y Olite. ¿Qué más hace falta para parar este despropósito?

AHT GELDITU! NAFARROA

---

https://eh.lahaine.org/la-alta-velocidad-cara-sin