



ekopol.org

Grupo de investigación en Economía Ecológica
y Ecología Política

Rentabilidad social del proyecto de conexión de alta velocidad ferroviaria en Navarra

Estructura del Informe

- El Informe consta de tres partes:
 - Marco de referencia: analiza la política europea y española de transporte así como el marco socioeconómico de referencia
 - Análisis de las motivaciones para la implantación de la alta velocidad ferroviaria (AVF) en España
 - Análisis del proyecto de alta velocidad ferroviaria en Navarra

Marco de referencia: la crisis

- Crisis económica=crisis financiera+ crisis energética
 - Factores de la crisis financiera: estallido de la burbuja inmobiliaria y de la burbuja especulativa financiera. Ambos factores generan una deuda enorme de personas (hipotecas) y bancos (hipotecas y activos tóxicos)+crisis del euro
 - El petróleo caro agravó mucho la crisis: inflación-interés alto-agravó la burbuja inmobiliaria y redujo el consumo
 - El precio del petróleo (techo de extracciones) está muy por encima del umbral que genera reducción del producto económico (OCDE)
 - Larga crisis en España: la mayor burbuja inmobiliaria, la mayor dependencia del petróleo y la mayor inversión en transportes

Marco de referencia: UE

- Política de transportes: cohesionar la UE y crear redes de infraestructuras al servicio del mercado único
 - Primer objetivo prioritario: AVF, pero suavizado (línea modernizada en velocidad alta, línea nueva con problemas orográficos-cualquier velocidad- y línea nueva >200Km/h)
 - A partir de 2007 trabaja en la creación de redes de mercancías
- Crítica
 - Contradicción: reducción de la deuda vs. grandes inversiones
 - El avión y el camión ya cohesionan Europa
 - No es necesaria una red europea de viajeros. EEUU no la tiene
 - Es imperioso llevar las mercancías por tren (crisis energética).
En EEUU lleva +/- 38%. En Europa: 8%

Marco de referencia: España

- Política de transportes en España
 - La panacea de las infraestructuras de transporte: su multiplicación para lograr el desarrollo y la modernidad
 - Más infraestructuras que nadie: segunda mundial en AVF (después de China); primera europea en Km. de autovías y autopistas; primera de Europa en aeropuertos *p.c.*; etc.
 - Inversión más del doble que el resto de países principales
 - ¿España es la más moderna? Uno de cada tres parados de la UE
 - Consecuencia hipoteca el futuro: reducción del gasto en I+D, educación (la de la OCDE). Y degrada otros servicios esenciales...

Corredores ferroviarios de pasajeros



Aeropuertos en España y Alemania

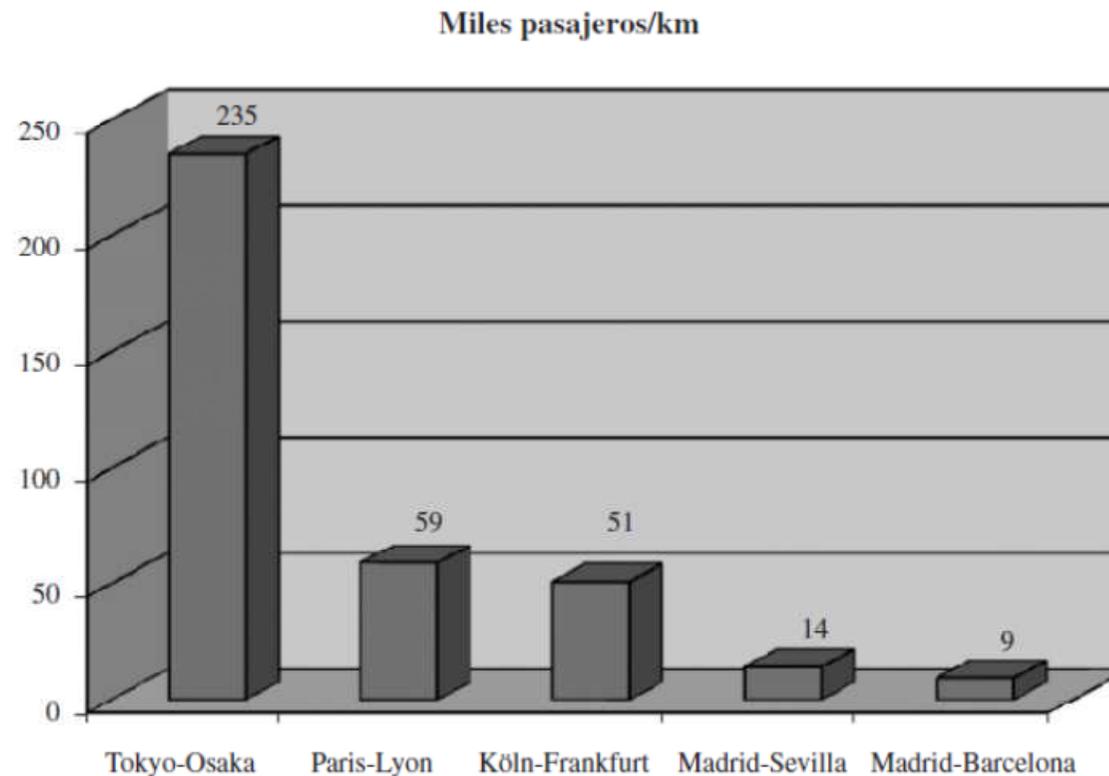


Análisis de motivaciones (I)

- **La red española de AVF no sólo no contribuye sino perjudica las motivaciones esgrimidas para su impulso:**
 - 1. A diferencia de lo sucedido en otros países, la política española de AVF no persigue la eficiencia del sistema de transportes, sino AVF para todos.*
 - 2. La construcción de nuevas infraestructuras en los países desarrollados perjudica a la economía. Coste de oportunidad*
 - 3. Ninguna línea de AVF en España es rentable, según parámetros de la Unión Europea (parte interesada)*

¿justifica la demanda esta inversión?

Gráfico 1- Ratio de pasajeros anuales por Km de vía en las primeras rutas de AVF



Fuente: Albalate y Bel (2011)

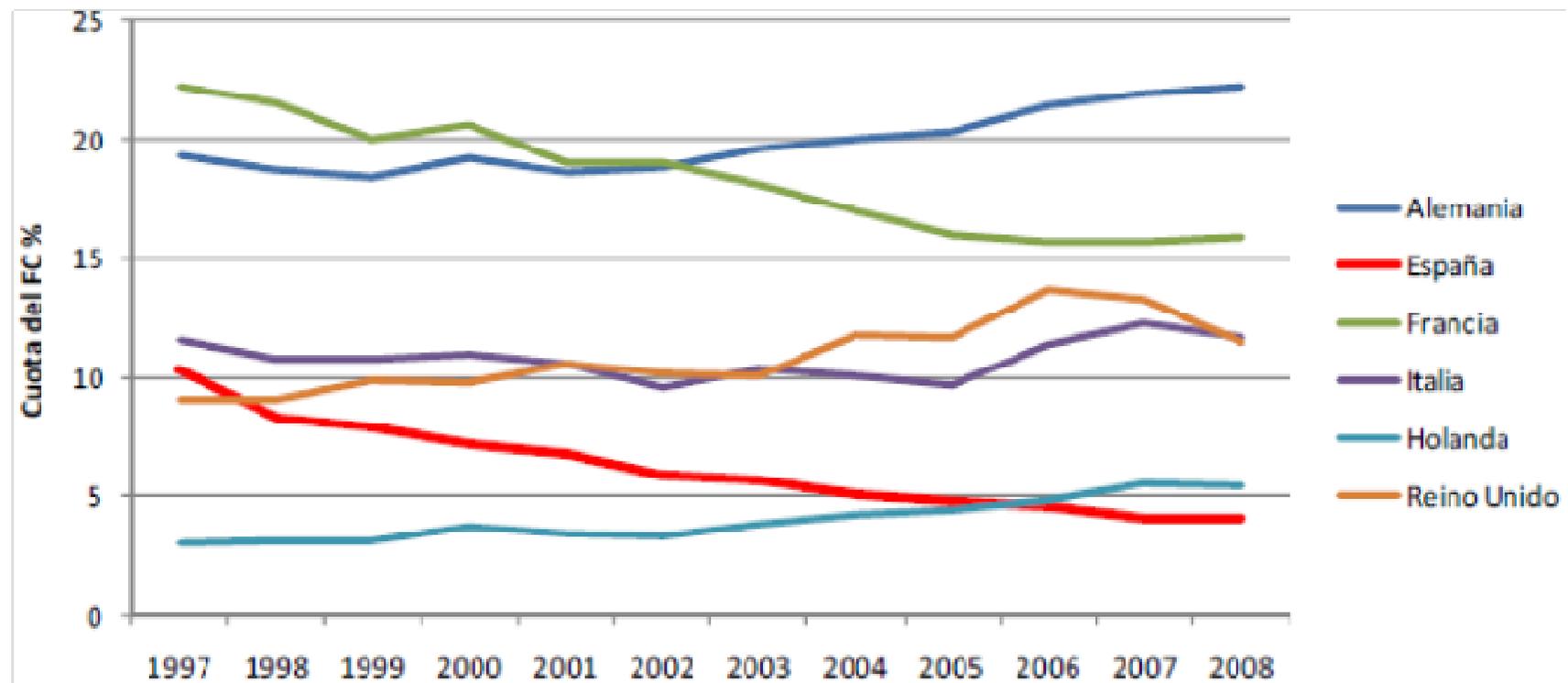
Análisis de motivaciones (II)

4. *La falta de rentabilidad se está agudizando con la crisis: creciente déficit de explotación. Un lujo muy caro:*
 - a) *“¡Ustedes son muy ricos!” (Secretario de Transportes de EE UU)*
 - b) *“En un país como España, con una renta per cápita inferior a la media europea y con una presión fiscal más de seis puntos por debajo de la media euro, exigíamos un nivel de infraestructuras mucho mayor que cualquiera de los países más ricos” (José Blanco)*
 - c) *El marcado carácter nodal de las infraestructuras de AVF limita sus efectos para el desarrollo regional*

Análisis de motivaciones (III)

5. *Cualquier intento de ligar la política de AVF con motivos ambientales resulta inadmisibile (CEEAS): Sostenibilidad es sólo reducción de emisiones de CO2 en la gestión. Fraude*
6. *Todo lo anterior, lleva a la conclusión de que la única motivación detrás de la AVF es, sencillamente, política: Cantabria, corredores="un segundo esfuerzo modernizador" (José Blanco)...*
7. *Cuanto más AVF menor es la cuota de mercado del ferrocarril y mayor es la caída de las mercancías (gráfico)*
8. **Conclusión:** *"la extensión de la red AVE ha llegado hace tiempo a un nivel absurdo. Esto es de conocimiento cada vez más generalizado, pero nadie se atreve a denunciarlo"*

Evolución de la cuota modal del ferrocarril



Red básica de ferrocarriles. Corredores mixtos



Corredores transeuropeos

- 10 corredores estratégicos mixtos: ferroviarios (con poca AVF) y viarios
- Inversión de la UE: 37.100 M€ (+/-10% del total)
- Supuesto éxito de Fomento: 2 corredores de 3 pedidos, pero los desdobra en 5
- La misma política: corredores para todos. Por lo que no lograrlos es una “canallada”, una “traición” ...
- Casi 50.000 M€ de inversión (sin desvíos) en 2014-2020 (7.000 M€/año), de los que la UE pondría el +/-10%
¿Cuántos recortes de servicios esenciales traerán los 10-12.000 M€/año que costará?
- Otra factura: la doble red será, en general, deficitaria

Corredores ferroviarios de mercancías



Mercancías (I)

- Ante la crisis energética es prioritario realizar un gran trasvase de mercancías del camión al tren
- La cuota de mercado del ferrocarril es del 4%
- En 2010 Fomento diseña el Plan Estratégico de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril (PEITMF):
 - Se entera de las mercancías porque la UE empieza en 2007 a trabajar en corredores estratégicos
 - Fomento diseña una red básica que es casi toda la red convencional, propone nuevas líneas y pretende desarrollar vagones adaptables a los anchos de vía
 - Corredores transeuropeos: red básica (menos líneas)

Mercancías (II)

- Análisis de las mercancías en los corredores transeuropeos:
- Importante: introduce el tercer rail (ancho europeo)
- Algunas dudas:
 - ¿red mixtas en AVF?: no podría resolver el problema y los costes de mantenimiento se disparan
 - ¿por donde irá el tercer rail?
- Lo más probable es que consagre una doble red: AVF y mercancías en línea convencional modernizada.
- En general, ninguna de los dos será rentable

Implicaciones para Navarra de la AVF (I)

- Las conclusiones anteriores resultan, en general, validas para Navarra
- La promoción de la AVF en Navarra está careciendo de transparencia y participación pública
- **¿Qué implicaciones podría tener la conexión ferroviaria de alta velocidad para Navarra?**

Implicaciones para Navarra de la AVF (II)

- **La conexión navarra con la red de AVF no está justificada por motivos sociales o económicos**
- **No será gratis.** Costes previstos: cerca de 10M€/Km. Es altamente probable que las desviaciones superen el umbral de Fomento (OM: 13.35 M€/Km)
- Los municipios por los que transcurre sufren una larga lista de impactos ambientales y probablemente les supriman los trenes regionales
- Pamplona puede ver empeorada su posición competitiva respecto a ciudades más poderosas

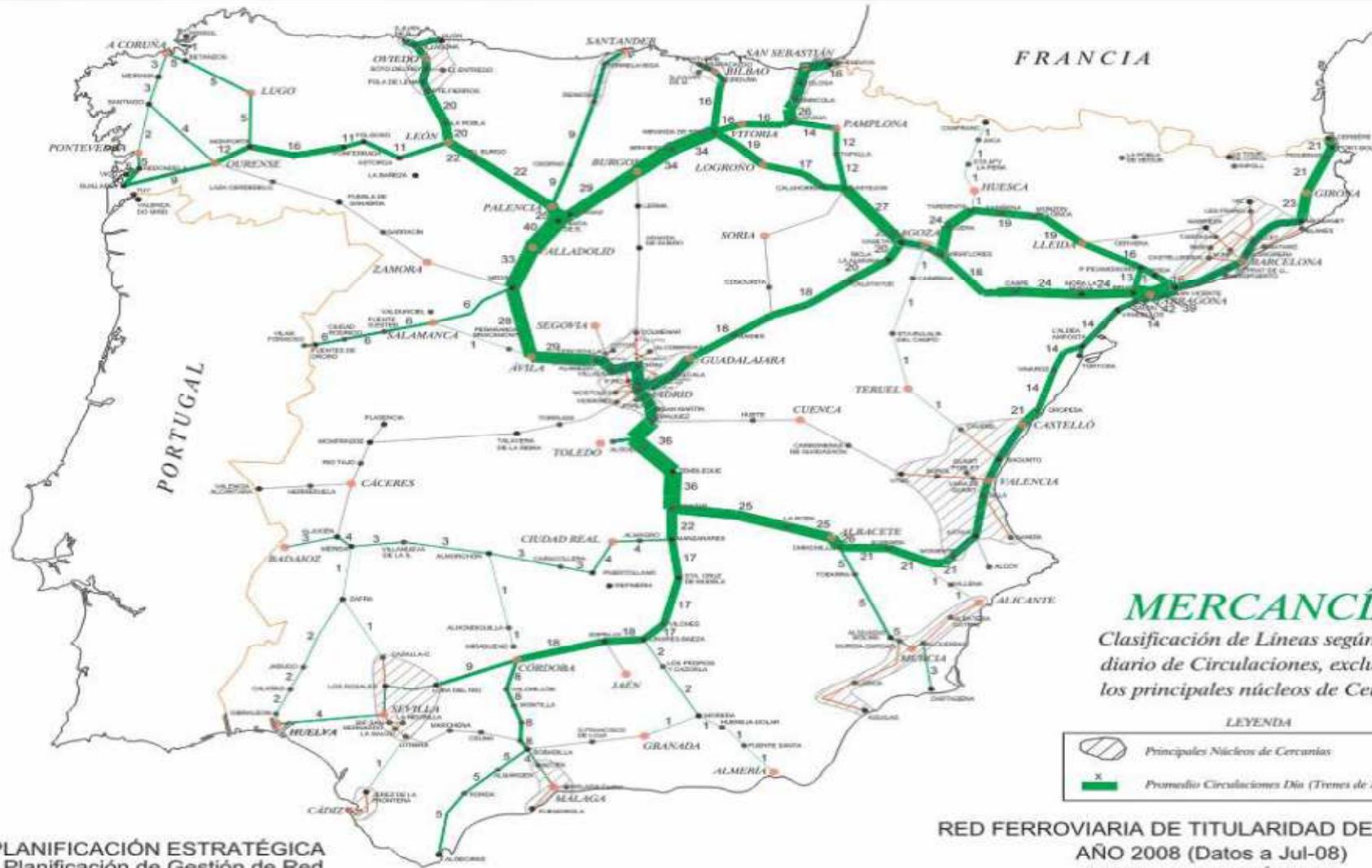
Implicaciones para Navarra de la AVF (III)

- Resulta absurdo gastar miles de millones de euros para ganar 30 minutos con Madrid y 15 minutos con Vitoria
- La red ferroviaria navarra no está congestionada. Y la AVF apenas quitará coches a la carretera
- En Navarra también la promoción de la AVF es política:
 - Apoyos en el Congreso al gobierno central.
 - Todas las encuestas en Navarra y en España ponen a las infraestructuras en el último lugar de prioridad

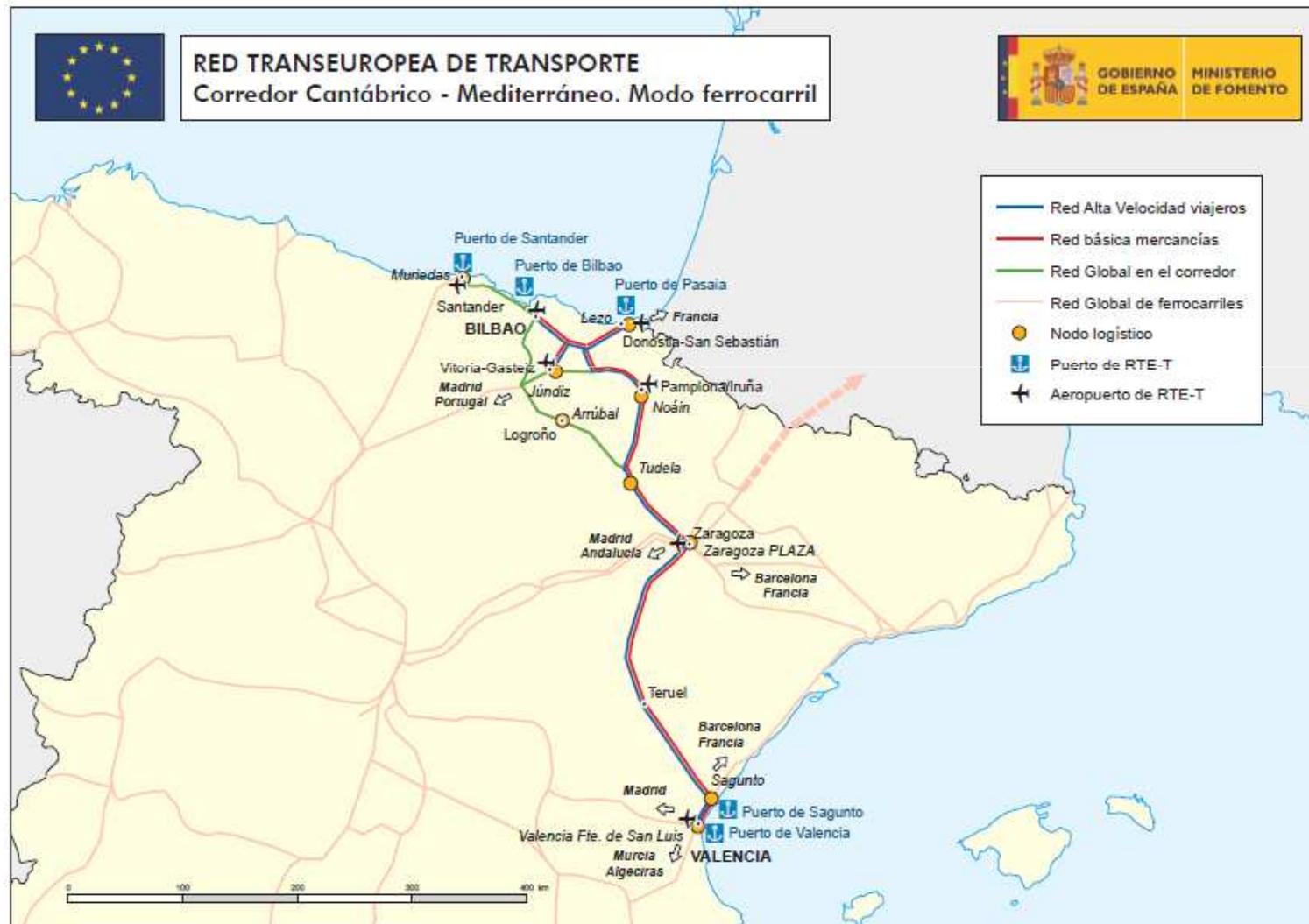
El nuevo corredor C-M (I)

- Antes de la aprobación de los corredores identificamos la importancia de las mercancías en el eje C-M (gráfico)
- Gran importancia económica para Navarra de una línea para mercancías en ancho europeo ante petróleo muy caro
- Los empresarios navarros defienden mejorar el servicios ferroviario de mercancías, no la AVF
- Análisis del efecto del corredor C-M:
 - Ya han sido analizadas las consecuencias de la AVF
 - La importancia del tercer rail.
 - ***Pero un corredor de doble red es muy probable que sea deficitario. Y en tiempos de crisis....***

El nuevo corredor C-M (II)



El nuevo corredor C-M (III)



Conclusiones y alternativas

- La Comunidad Foral de Navarra debería reconsiderar su apuesta por la AVF
- De no hacerlo es altamente probable que no resulte gratis y la crisis obligue a cerrarla o reconvertirla porque será deficitaria
- Ante la crisis energética las prioridades en el transporte son el trasvase de mercancías al ferrocarril y el de viajeros a los medios colectivos
- **Sólo la modernización de la línea actual (doble rail, ancho europeo, etc.) sería resiliente a la crisis energética y aportaría soluciones a su superación**

ekopol

**ECONOMIA ECOLOGICA
&
ECOLOGIA POLITICA**

Inicio

Misión

Equipo

Know-how

Investigación

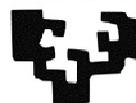
Formación

Contacto

Informe disponible en:

www.ekopol.org/es/publicaciones.html

eman la zabal zazu



Universidad
del País Vasco

Euskal Herriko
Unibertsitatea