



ESQUEMA-RESUMEN DEL INFORME:
Rentabilidad social del proyecto de conexión de alta velocidad ferroviaria en Navarra
Alejo Etchart, Roberto Bermejo y David Hoyos

(Datos Europeos y Españoles en negro)

(Datos sobre Navarra en marrón)

1. Introducción, contextualización:

- Crisis económica = crisis financiera + crisis física (pico del petróleo, agotamiento otras materias primas, cambio climático...).. Puede llevar a Colapso de la Civilización ? ...
- Crisis en España = burbuja inmobiliaria (de viviendas + de infraestructuras) + dependencia del petróleo (10% mayor que la europea)

2. Infraestructuras de transporte en el Estado Español:

- Inversión en España:
 - mayor que el doble que otros países europeos (en relación al PIB).
 - mas de 100.000 millones de euros en últimos 7 años. La mitad eran para el TAV.
- 2º país del mundo en Km de TAV, el 1º China.
- Previsión de inversión en España (2014-2020): 50 millones de euros. La mayoría para TAV.
- Todo ello a pesar de grandes recortes en pensiones, salud, educación... + tener una alta tasa de paro.
- Por ello es necesario analizar la rentabilidad socio-económica de las grandes infraestructuras.
- Rentabilidad socio-económica: análisis del balance de costes y beneficios tanto económicos como sobre el conjunto de la sociedad, de la implantación de la infraestructura.
- En Navarra: no hay estudios de rentabilidad:
 - En 1999 Fomento hizo un "Estudio de demanda y rentabilidad del Corredor Navarro de Alta Velocidad" pero no se conocen sus conclusiones (no ha sido publicado).
 - En 2010 el Gobierno de Navarra presenta el estudio MECSA que solo analizó los beneficios del TAV, no permitió la participación pública, no se conoce al completo su contenido (sólo la parte medioambiental, lograda por Sustrai tras un recurso), no se conocen sus fuentes...

3. Costes de construcción, mantenimiento y explotación del TAV:

- Costes de construcción del TAV muy elevados: entre 10 y 20 millones euro / Km.
- El ministerio de Fomento no asume un coste mayor de 14 millones euro / Km (aprox, depende de circunstancias de la obra), el resto lo pagarían: ¿los promotores? (aun no está claro quien).
- Causas del coste alto de construcción: amplios radios de curvatura en curvas, bajas pendientes en cuestas, muchos túneles y viaductos...



- En Navarra, la construcción de los aproximadamente 200 Km de TAV costarían:
 - En 2010 (presentación del informe MECSA): 1.957 millones de euros.
 - En 2011 (anuncio de presidente de RENFE y Delegada del Gobierno): 3.274 millones de euros. Pero que puede ascender a los 4.000 millones...
- Según último dato: coste de construcción = 16,4 millones / Km. Aprox. 2,5 millones mas que lo permitido por Fomento: ¿el resto lo pagará el Gobierno de Navarra (promotor)?...
- Además, aun podría subir más... vistos otras obras (plan de carreteras: aumento del 30% al final...)
- Financiación de la obra (Convenio Navarra -Estado):
 - Navarra adelanta el costo: préstamo, los intereses cuestan a Navarra (no Estado) 45 - 60 millones de euros.
 - Fomento devuelve el coste (no incrementos) a partir del 2º año del inicio de las obras (entre el 2013 - 2017)... Pero hay dudas de si devolverá...
- Debido al alto coste la amortización es difícil: (datos CE) para ser rentable una línea TAV el 1º año debe de llevar mas de 6 millones de usuarios. Y los siguientes años mas de 9 millones de usuarios / año.
- Ejemplos del Estado Español (ninguna línea es rentable):
 - Madrid - Barcelona (2º año): 5,7 millones de viajeros / año.
 - Madrid - Sevilla (media 19 años): 2,8 millones de viajeros / año.
 - Madrid - Valencia: 1,9 millones de viajeros / año.
 - Madrid - Toledo: 1,5 millones de viajeros / año.
 - Madrid - Valladolid: 3,5 millones de viajeros / año.
- **Uso previsto de viajeros en Navarra: (estimación 1º año, cifras oficiales): 672.357 viajeros / año.**
- Por ello, es necesario mantener el TAV con subsidios públicos continuados en todas las líneas. Perdidas AVE: 2007 = 247,7 millones de euros, 2008 = 400 millones de euros.
- Casos límite:
 - Toledo - Albacete: coste de funcionamiento 18.000 euros / día. Media de uso 16 viajeros / día. Cerrada.
 - Zaragoza - Huesca: ocupación media del 6%.
- Por todo ello: se desvía dinero público (de todos) para unos pocos: los viajeros del TAV, que generalmente son clase media-alta (pueden pagar el alto precio del billete).

4. Consecuencias urbanísticas y de distribución de la población:

- El TAV sólo conecta grandes urbes, facilitando la despoblación (de industrias + personas) del resto (efecto túnel). Se pierde accesibilidad a pequeñas poblaciones.
- De los polos que conecta, favorece al más grande (Barcelona sobre Lleida, Madrid sobre Sevilla... en los estudios analizados). **En Navarra serían Barcelona, Madrid, Bilbo y Zaragoza, frente a Iruñea.**
- Muchos economistas coinciden en que la inversión en grandes infraestructuras ya no tiene apenas rentabilidad...
- TAV Navarro: **no añade nuevas conexiones, es paralelo a autopista-autovía y tren convencional...**
- Sólo conecta Iruñea (quizás Tudela), otras poblaciones pierden trenes regionales (Altsasu, Tafalla, Castejón...).
- Iruñea verá empeorada su posición competitiva frente a los polos más grandes.



5. Impactos sobre el medio ambiente:

- No ahorra CO2: algunos autores indican que para compensar el que se produce en la construcción se pueden necesitar hasta 100 años de funcionamiento.
- Gran ocupación de terrenos fértiles, efecto barrera, apertura y/o ampliación de las canteras, vertederos...
- Ruido y contaminación electromagnética, impacto paisajístico...
- Suecia: expertos concluyen que el TAV no puede considerarse una política verde (en ningún país).
- **En Navarra el TAV:**
 - **atraviesa corredores naturales y vías pecuarias.**
 - **afecta a espacios naturales protegidos**
 - **alta afección por túneles y viaductos en sierra Aralar o Lizarrusti-Altzania**
 - **DIA obsoleta y caducada desde 2009, gobiernos no realizan nada para renovarla, Sustrai pone recurso en la Audiencia Nacional.**

6. Transporte de mercancías:

- Las 1as líneas de AVE se construyeron sólo para pasajeros.
- Ahora se están construyendo algunas para mercancías también, pero:
 - Coste de construcción un 30% mayor, debido a que necesita (comparado con TAV sólo viajeros):
 - mayores radios de curvatura,
 - menor pendiente admitida,
 - infraestructura más robusta (base de placa)
 - necesidad de construir apartaderos para adelantar a trenes de mercancías...
 - Coste de mantenimiento entre un 10% y un 20% mayor, debido al mayor desgaste de los raíles, entre otras cosas...
- El transporte de mercancías (en general) no es tan sensible a la velocidad, sólo al coste. Por tanto la demanda de mercancías en TAV es pequeña. CEOE dice que «el TAV no es adecuado para el transporte de mercancías».
- Por ello, llevar mercancías y viajeros en la misma línea de TAV es poco compatible.
- De esta forma se está creando una doble red (paralela) de ferrocarril:
 - TAV para viajeros (y quizás alguna mercancía poco pesada)
 - Tren convencional para mercancías.
- Pero esto duplica el coste de mantenimiento y explotación, y los impactos ambientales.
- Sin embargo, debido a crisis energética, es necesario trasvasar mercancías del camión al tren. Esto obliga a potenciar las mercancías en ferrocarril, o sea, a potenciar el tren convencional.
- Problema de mercancías y diferencia de ancho de vía Europa-España: los vagones españoles no pueden pasar a las vías de ancho europeo y es necesario descargarlos. Soluciones: 3º carril o vagones de ancho de eje variable.
- **Navarra ha sido incluida en el corredor Cantábrico-Mediterráneo de mercancías por la CE.**
- **El Corredor Navarro se supone que es mixto (viajeros y mercancías) pero:**
 - **El estudio informativo dice que es para “tráfico puro de viajeros”.**
 - **Consejero de Fomento dice que en tramo Campanas - Esquíroz hay pendientes del 25 por mil, por lo que sólo podrá llevar viajeros. Las mercancías irán por tren**



convencional.

- Además, también hemos visto pendientes del 25 por mil entre Biurrun y Tirapu (tramo Tafalla - Campanas), incompatible para las mercancías.
- Además, en la zona de Altsasu - Y vasca también se esperan altas pendientes: mismo problema (a falta de concretar el trazado).
- Además la línea TAV Madrid - Barcelona es de sólo para viajeros: problemas de conexión de mercancías en Zaragoza.
- Además el TAV en Iparralde tiene paralizada su construcción hasta 2013 y después habrá que hacer estudios de rentabilidad...
- Todos estos datos indican que en Navarra:
 - el TAV llevaría sobre todo pasajeros, y tendría dificultades de conexión para las mercancías...
 - las mercancías irían sobre todo por tren convencional, con la posible necesidad de implantar soluciones para adecuarlo a los anchos europeos del TAV...
- Por tanto tendríamos dos líneas paralelas que mantener...

7. Conclusiones:

7.1. Motivación política para la construcción del TAV:

- Analizados los motivos que llevan a construir el TAV, se descartan motivos económicos y sociales, así como los medioambientales. De esta manera, sólo quedan motivos políticos (electoralistas, partidistas) unidos a casos de corrupción. Ejemplos:
 - dirigentes del PSOE condenados por corrupción en la construcción de la línea Madrid - Sevilla.
 - estación de Guadalajara - Yebes realizada sobre terrenos de familiares de políticos.
- En Navarra, la firma del convenio de financiación es fruto de intereses electorales: el PSN accede a apoyar el Gobierno de Sanz (UPN) y estos a cambio acceden a firmar un convenio lesivo para los intereses de Navarra.
- También hay motivos de "pelotazo urbanístico": la nueva estación de Iruñea se construiría gracias a una nueva urbanización de 9.000 pisos. Tras las presiones de los constructores, el Gobierno accede a aumentar la edificabilidad un 10,7%.

7.2. Ferrocarril convencional para el transporte de mercancías y pasajeros:

- Debido a la crisis energética es necesario trasvasar mercancías del camión al ferrocarril. Pero:
 - El TAV es un transporte poco eficaz para llevar mercancías.
 - Mantener 2 vías paralelas (de TAV y convencional) es más caro.
- Se hace necesario mejorar y modernizar el ferrocarril convencional, que permita el uso para mercancías y pasajeros de manera rentable.
- En Navarra, la mejora del ferrocarril convencional (incluyendo posiblemente su desdoblamiento, y la implantación del tercer carril u otra solución para la unión con líneas de ancho europeo) sustituiría eficazmente a una nueva línea del TAV que realizaría el mismo recorrido pero con un coste mayor de construcción, mantenimiento y explotación.