

EL AVE EN TIEMPOS DEL CÓLERA

Posted on 26/03/2015 by Naider

[FEDEA](#) ha elaborado un estudio sobre el coste de la alta velocidad ferroviaria en España y su rentabilidad social. El informe ha sido preparado por Ofelia Betancor (Universidad de las Palmas de Gran Canaria) y Gerard Llobet (CEMFI). En él se analizan los [costes y beneficios sociales y financieros de las líneas de alta velocidad actualmente operativas en España](#). El análisis confirma y extiende los resultados y las conclusiones de evaluaciones anteriores: **"todas las líneas de alta velocidad existentes en España presentan una rentabilidad social o financiera negativa y, por lo tanto, no deberían haberse construido"**.

De acuerdo con las previsiones centrales de los autores, en términos financieros la línea que transporta más viajeros, Madrid-Barcelona, recuperará a largo plazo el 46% de los costes de inversión. En la línea Madrid-Andalucía esta cifra desciende hasta el 11% y en la Madrid- Levante no se alcanza ni el 10%. En el caso de Madrid-Norte de España, los ingresos esperados no cubren ni los costes variables.

Si la comparación se realiza en términos de costes y beneficios sociales (con independencia de que estos se traduzcan o no en costes o ingresos para Renfe y Adif), los resultados son también negativos. La línea que mejores resultados presenta es la Madrid-Barcelona, cuyos beneficios sociales compensarán en el largo plazo el 79.6% del coste social de la inversión. En el caso de la Madrid-Andalucía el 45%; Madrid-Levante el 42,5%, y finalmente, Madrid-Norte de España el 19%.

La conclusión, a juicio de sus autores es inequívoca: "ninguna línea debería haberse construido". A pesar de ello, puesto que las líneas ya existen y la mayor parte de ellas cubren sus costes variables, resulta razonable seguir operándolas. La excepción es la línea que une Madrid con el norte de España (que por ahora llega hasta Valladolid pero que también da servicio a otras ciudades) cuyos ingresos de explotación son insuficientes para cubrir los costes variables, una situación extremadamente delicada porque se pierde toda la inversión realizada y además resulta necesaria una inyección constante de dinero público para mantenerla abierta.

En el caso del País Vasco, invitamos a los responsables políticos a que, a la vista de este informe académico general, **se planteen la necesidad de analizar el balance entre el imponente coste de la infraestructura y el eventual beneficio social de una Y Vasca aún a medio hacer**.

Básicamente lo decimos porque se están sufragando los gastos de su construcción en los momentos de mayor asfixia social y económica de los últimos 20 años en el país. Pensamos que nadie les afearía el gesto. Todo lo contrario.

There are no comments yet.