

NUEVO ACCESO FERROVIARIO

ANÁLISIS LA INVERSIÓN EN EL ACCESO FERROVIARIO

¿Cuánto ha costado realmente la línea de alta velocidad a Galicia?

Transportes debe aclarar de dónde sale la cifra de los 9.040 millones que lanzó la ministra tras el viaje de pruebas

XOSÉ CARLOS FERNÁNDEZ

Atentos a la reducción de tiempos, algo decepcionante por ahora, y al aumento de las frecuencias para poder viajar a Madrid o retornar a Galicia, pocas fueron las personas y medios que se percataron de algunas informaciones de carácter económico vertidas por la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, tras el viaje de pruebas del lunes pasado, sobre el coste de esta línea que, de nuevo, se pondrá en servicio sin que esté terminada en su totalidad. Conviene conocer que, desde el 21 de diciembre seguiremos viajando por 118 kilómetros de vía única que suman los cuatro tramos a medio construir, 16 de los cuales ni siquiera cumplen los mínimos para ser declarados de alta velocidad, al estar limitados a 90 km/hora.

Raquel Sánchez fijó el coste del AVE de Galicia en 9.040 millones, sin detallar lo más mínimo de dónde, o cómo, ha obtenido esa cifra, y contradiciendo la información aportada por su ministerio en tres respectivas notas de prensa —la última del día de su viaje de pruebas— cuya suma solo alcanza los 4.611 millones. Cualquiera puede visualizar en la web del ministerio que los costes aportados por este departamento (entonces Fomento) el 22 de octubre del 2015, con motivo de la inauguración del primer tramo de la línea alta velocidad entre Olmedo y Zamora, fue de 748 millones.

La segunda inauguración, Zamora-Pedralba, llegó acompañada de su correspondiente nota de

prensa el 26 de octubre del 2020, atribuyendo 898 millones a la inversión en el tramo. Finalmente, en la nota enviada a la prensa el pasado 23 de noviembre, tras el viaje de pruebas, se informa que el tramo entre Pedralba y Ourense afrontó un gasto público de 2.965 millones. Como se aprecia, la suma de los tres tramos dista bastante, prácticamente la mitad, de la cifra dada por la señora ministra.

Se podía esperar una aclaración, pero no llegó. Se podía esperar que la Xunta, presente en el acto, hubiese solicitado explicaciones, pero no consta. La mayoría de los medios se limitaron a transcribir lo dicho por la ministra sin realizar observaciones al respecto.

Un importe verdadero

Resulta prudente realizar una reflexión sobre lo anunciado, considerando que nuestra línea es la sexta de las que unen Madrid con puntos de las comunidades periféricas (tras Sevilla, Málaga, Barcelona, Valencia y Alicante). Urge ratificar el importe verdadero, pues en la comparación de costes, quedaríamos muy mal parados y en el disparadero de los ataques de alguna de estas comunidades, como ya ocurrió en el pasado, especialmente desde Cataluña.

Los 326 kilómetros que separan Olmedo de Ourense, con el importe reflejado en las notas oficiales del ministerio, arrojan un coste medio por kilómetro de 14,14 millones, una de las cifras más bajas de todas las líneas de alta velocidad construidas hasta ahora. Aceptando la cifra dada por Raquel Sánchez, con el coste medio por kiló-



El viaducto de Teixeira, en el tramo de alta velocidad que se pondrá en servicio el 21 de diciembre. ADIF

metro de 27,75 millones, sería la línea más cara de las construidas por el momento, lo que carece de sentido pues, aun teniendo un tramo muy dificultoso entre Requejo y Porto, de 70 kilómetros, cuyo coste ha rondado los 35 millones el kilómetro, lo cierto es que nuestra línea también incluye 210 kilómetros, entre Olmedo y Pedralba, cuyo coste medio ha sido de 7,8 millones/km, es decir, menos de la mitad del coste medio del kilómetro en el conjunto de las líneas de alta velocidad de España.

Para conocimiento de quienes no estén familiarizados con esta materia, los costes medios por kilómetro, acreditados por el ADIF para las líneas actuales son: Madrid-Valladolid (2007), 23,35 millones; Córdoba-Málaga (2007), 16,4 millones; Madrid-Barcelona (2008), 14,45 millones; Madrid-Valencia (2013), 15,07 millones.

En pureza, y para no engañarnos, debemos agregar al coste la parte que nos corresponde entre Madrid y Olmedo, cuyo coste entre Madrid y Valladolid se acreditó por el ADIF en 4.205 millones para 180 kilómetros, pero de la que Galicia solo usa 134, por lo que su parte proporcional tendría un coste de 3.130 millones.

Sucede que ese tramo Madrid-Olmedo es común para las líneas que llegan, o van a llegar, desde Madrid hasta Astu-

rias, Cantabria, Castilla y León, País Vasco y Madrid. Galicia representa el 17 % de la población beneficiada por la construcción de esa línea, por lo que debemos asumir 512 millones a mayores de los 4.611 en que fija Transportes el coste de Olmedo a Ourense. Pues bien, los 5.123 millones, divididos ahora por los 462 kilómetros que separan Ourense de Madrid, dan como resultado 11,1 millones por kilómetro.

Ahora sí que ya es procedente la comparación con la línea de Madrid a Barcelona o a Valencia y por ello concluimos en algo que llevo tiempo anunciando: que el trazado de Madrid a Ourense tiene el coste medio más barato de las españolas. Conviene que este dato se resalte frente a los detractores que desde hace décadas vienen tildando el AVE a Galicia de despilfarro.

Tiempo ahorrado

Es frecuente e instructivo, en este ámbito, comparar la inversión realizada, respecto del tiempo de viaje ahorrado. El coste por minuto ganado por los trenes AVE en la línea de Madrid a Barcelona fue de 33,7 millones, en la de Madrid a Valencia de 42,1, y en la de Madrid-Ourense será de 20,91. Vemos que también en nuestro caso la comparación es altamente beneficiosa, si bien aquí no se

debe tanto al efecto de la línea recién construida, como al trazado y obsoleta situación de la línea preexistente que castigaba los tiempos desmesuradamente.

Es de vital importancia para los intereses de Galicia dar a conocer los datos aquí expuestos y poder contrarrestar las acciones de desprestigio e intento de desviar inversiones a terceras comunidades, con la disculpa de que, en el caso de Galicia, los costes son mayores y menos rentables. Y urge que la Xunta demande a la ministra de Transportes una explicación por el dato ofrecido en relación con la futura inauguración del nuevo acceso ferroviario, pues crea una enorme confusión. Es posible que Transportes haya hecho en estos últimos 16 años, fecha desde la que contabiliza la ministra, una cifra de inversiones para obras en Galicia como la que cita. Aunque no saldrían las cuentas ni sumando la inversión en el eje atlántico ni en Santiago-Ourense, no incluidas en los catálogos oficiales de alta velocidad. El coste real de nuestra línea debe quedar claro e independiente de cualquier otro en un asunto de gran trascendencia para nuestra comunidad.

Xosé Carlos Fernández es ingeniero de Obras Públicas. Fue director de costes y control de gestión en Unión Fenosa.

VEIGA DA PRINCESA
ALBARIÑO - RÍAS BAIXAS

EL MEJOR BLANCO GALLEGO*

pazo do mar
adegas

* XXX CATA DE VINOS OFICIAL XUNTA GALICIA, 2018