

Publicat el 28-3-2004 a "Levante - EMV".

...y maldiciones muy especiales para los que vuelvan a alabar el ferrocarril y el tren como bonitos y agradables y restos de un pasado romántico y encantador, que merecen que se hagan museos las viejas estaciones para recordarlo y que (por qué no) se dedique un tanto del presupuesto a mantener unos trencitos estéticos y culturales, para que los jóvenes y niños puedan saber de cuando en cuando lo que era viajar en tren. (Agustín García Calvo)

El PSOE y el AVE: salir de la vía muerta

Vicent Torres *

Después del triunfo en las pasadas elecciones, el Partido Socialista se encuentra en este momento ante una aparente contradicción entre dos promesas electorales: por una parte, el compromiso tomado por J.I. Pla y C. Alborch en L'Horta Sud al asumir la paralización de las actuales obras, y la búsqueda de alternativas de menor impacto. Y por otra, el compromiso de acelerar las obras para que "el AVE llegue a Valencia antes de 2007".

La disyuntiva parece grave, si no hay más opciones que la de acelerar las obras actuales (incumpliendo el compromiso con la ciudadanía) o retrasar todo el proyecto fuera de plazo (sin que "tengamos AVE" para esa regata de dudosa fama y aún más dudoso beneficio, que hasta el momento sólo ha hecho que costarnos dinero).

Sin embargo, la paralización en L'Horta Sud es posible. Los daños producidos en la comarca son todavía reversibles: apenas se han arrancado los cultivos y parte de la capa vegetal. Por otra parte, la obra en curso, al contrario de lo que pueda parecer, es poco más que una carísima vía muerta: hace poco que se ha licitado la redacción del proyecto de entrada de las vías en la ciudad de Valencia, y como se ha publicado acertadamente en este periódico, los trámites legales pendientes imposibilitan que la obra esté a tiempo. El mismo Álvarez Cascos (sus cálculos solían pecar más bien de optimistas) ha desautorizado en varias ocasiones al President Camps, afirmando que "el AVE no llegaría antes de 2010".

La prisa por realizar la obra podía interpretarse como un intento de imponer el hecho consumado, ante la admisión por la Audiencia Nacional de nada menos que cuatro recursos contenciosos, que podrían dar como resultado la anulación del proyecto.

Estamos a tiempo de reconducir un problema absurdo, creado por una dinámica fundamentalmente electoralista, además de la prepotencia del Ministerio de Fomento. Es hora de llamar a las cosas por su nombre. No hay "Alta Velocidad de primera y AV de segunda", sino soluciones técnicas adecuadas y ajustadas, de acuerdo con las necesidades de transporte y las posibilidades financieras.

En Europa, la verdadera distinción es entre **vías nuevas** construidas para Alta Velocidad, con parámetros técnicos más exigentes y uso exclusivo por trenes rápidos de viajeros, y **vías renovadas** para admitir trenes de alta velocidad, compatibles con otro tipo de trenes (mercancías, cercanías, regionales...). Las líneas de Valencia a Madrid por Albacete y la de Barcelona pertenecerían a este segundo grupo, pero aún no están acabadas de modernizar, por la ralentización de las inversiones (prioridad "AVE"). Incluso así, la dudosa rentabilidad de las escasas líneas para AV construidas en Europa (incluyendo la línea "AVE" de Sevilla) se asegura por las ramificaciones, que permiten hacer pasar otros tipos de trenes. En la práctica, la mayoría de las líneas que el PP ha comprometido como "AVE para todos" son precisamente vías modernizadas para Alta Velocidad, de uso mixto. Sin embargo, el interés por justificar obra nueva (lo único que interesaba, como en el caso del PHN, era el hormigón) ha hecho que se hayan duplicado corredores ferroviarios ya existentes (incluso ya modernizados). El colmo del absurdo: con ancho de vía diferente. El problema de desconexión entre redes (o de conexión a un alto coste) que se está generando se anuncia descomunal.

No está de menos recordar que en estos momentos ya están llegando trenes "de Alta Velocidad" al País Valencià (Alaris, Euromed, Altaria...), aunque los actuales corredores aún no están acabados de acondicionar, por lo que no pueden aprovechar sus altas prestaciones. Los Euromed son trenes comprados en principio para Sevilla, que nunca han hecho falta, por el tremendo error de cálculo de esa línea.

Por eso, el PSOE lo tiene francamente fácil: para poder "cumplir plazos", y hacer llegar cuanto antes trenes de las más altas prestaciones posibles, sólo tiene que acelerar las obras actualmente pendientes en el corredor de Madrid (por Albacete) y de Barcelona. Hay tramos ya casi acabados pero sin poner en servicio, como la variante de Alpera, y otros en obras, como la variante de Manuel-Énova. Cuando se acabe la nueva línea Madrid-Barcelona, se conectará con el corredor mediterráneo. Algunas pequeñas actuaciones de duplicación de tramos permitirían ganar una apreciable velocidad a los trenes más rápidos, compartiendo las vías con el resto de servicios. No es un disparate poder ganar en tres años una hora en cada uno de los corredores, sobre el tiempo actual, que es algo parecido a lo que ha conseguido el flamante "AVE" Madrid-Zaragoza.

Mientras tanto, tenemos tiempo para promover un debate sobre las actuaciones necesarias y posibles en materia ferroviaria, marcando las prioridades más razonables desde el punto de vista del interés general. Los enormes fondos y energías liberados por este nuevo planteamiento podrían dedicarse a actuaciones ferroviarias más urgentes para los intereses valencianos: la adecuación de las vías entre Silla y Valencia, la modernización de la línea Xàtiva-Alcoi, mejora de Cercanías Valencia, y creación de Cercanías Castelló y Alacant, realizar por fin el Gandia-Dénia, reparar las vías a Cuenca y a Teruel-Zaragoza, para evitar los frecuentes accidentes actuales, y llegar a velocidades más razonables, al tiempo que se van modernizando progresivamente para "Alta Velocidad de montaña". ¿Porqué no hacerlo?



Imatge: Protesta contra l'AVE per L'Horta.

* Dr. en Economia. Consultor Ambiental

Fitxer baixat de <http://www.terracritica.org>