



La asimetría del AVE español

MANUEL ÁNGEL CASTAÑEDA

En los años de vino y rosas de la economía española se gastó el dinero que enviaba la Unión Europea como si el manantial fuera inagotable. Una buena parte de la ayuda comunitaria, con Alemania a la cabeza, —esa Alemania ahora tan demonizada—, se invirtió en construir una gigantesca red de ferrocarriles de alta velocidad (AVE) que se inició en los fastos del quinto centenario del descubrimiento de América, con la línea Madrid-Sevilla. Tras ella, todas las ciudades españolas exigieron conectarse con Madrid. Como los euros fluían sin obstáculo y los créditos se concedían sin duelo, se expandió la construcción de unas líneas de elevadísimo coste y caro mantenimiento. No hubo preguntas sobre la rentabilidad, número de usuarios y gasto de conservación para sostener esas vías de delicada tecnología.

En poco tiempo, se trazó el mapa de una España hemipléjica en la que una parte —el Este— contaba con trenes AVE en casi todas sus ciudades y otra —el Norte y el Oeste— carecía absolutamente de esa infraestructura. Así, el AVE ha sido durante años una reivindicación de Cantabria, un anhelo que vino a sustituir al Santander-Mediterráneo en el imaginario regional del Nirvana. Ahora comenzamos a saber

los resultados de tanta inversión alocada. El nuevo presidente de Adif, Gonzalo Ferre Moltó, responsable de la gestión de esos AVE, ya ha elevado su voz para advertir del descalabro: «No tiene sentido ni es sostenible una infraestructura con 24 millones de pasajeros». El objetivo de su mandato es dar rentabilidad a lo invertido con 50 millones de pasajeros para 2018. La traducción en lenguaje inteligible es que España ha desarrollado un proyecto faraónico sin que hubiera necesidad. Ahora tenemos AVE pero nos faltan usuarios.

Conviene recordar que países como Alemania, con más población, no tienen ni la mitad de trenes de alta velocidad y que ciudades tan populosas como Berlín y Munich siguen conectadas con un tren convencional que viaja a una velocidad media de unos cien kilómetros a la hora. Para lograr más viajeros la estrategia parece ser la de tirar los precios, de manera que entre todos los españoles sufraguemos los billetes de los habitantes que cuentan con AVE.

De lo sucedido se deben extraer conclusiones. La primera es que se ha generado una asimetría en España. Mientras el área centro y costa mediterránea cuentan con trenes rápidos en casi todas sus capitales de provincia, en el norte estamos ayunos de ellas y muy lejos de obtener un trato equitativo. Y al hilo de esa certeza se impone plantear una reivindicación justa, equilibrada y sensata: Puesto que Cantabria ha sido relegada en esa magna inversión ferroviaria y, con la certeza de que en las próximas décadas no será

viable conectar Santander con Madrid por AVE, es lógico que exista una compensación justa. La manera de reequilibrar España consiste en volcar, en los próximos años, las inversiones posibles y rentables en comunidades como Cantabria, que han sido preteridas en la implantación del AVE. Cantabria puede y debe elevar la voz para señalar esta situación de desigualdad que deviene en reivindicación más que justa. Y para concretar, debería trazarse un plan de inversiones, pactado entre los partidos políticos y la sociedad civil, para las dos próximas legislaturas.

Un plan que suponga la mejora de elementos esenciales para el desarrollo, como puede ser la mejora sustancial de la línea de tren de vía estrecha Santander-Torrelavega-Cabezón de la Sal para articular ese eje oeste; abordar la construcción de una nueva vía férrea, de trazado normal (ve-

locidad de 120 km/h), entre Solares y Castro Urdiales por la costa, de manera que se unan poblaciones como Santoña, Colindres, Laredo y Castro-Urdiales que ahora carecen de ella y abordar una ampliación sustancial del puerto de Santander que ha recibido muchas menos inversiones que los de Bilbao, Gijón o Vigo. De manera urgente se debe solicitar la reanudación de la construcción del tercer carril de la autovía Santander-Torrelavega, una infraestructura que pide a gritos esa ampliación que se inició hace unos años

y que se detuvo en seco por mor de los recortes presupuestarios.

Cantabria debe ver compensada la disfunción padecida en estos últimos lustros de manera que la pérdida de un tren AVE, que hubiera supuesto una inversión de varios cientos de millones de euros, más el consiguiente coste de mantenimiento, no se consolide. Es preciso evitar que nazca una España bien comunicada frente a otra huérfana de inversiones.

El presidente de Adif anuncia una huida hacia adelante y extender la red AVE otros mil kilómetros más, lo que supondrá un gasto de al menos 5.000 millones de euros. Cantabria no puede permanecer muda ante una cuestión de tanto calado. Debe hacer valer su condición de comunidad eliminada de los grandes ejes inversiones y exigir una compensación justa, de manera que el programa inversor de España no ahonde en los desequilibrios, sino que por el contrario tienda a distribuir con justicia el dinero disponible para mejorar las infraestructuras del país.

La expansión de la red de alta velocidad ha premiado a regiones como Cataluña, que tiene sus cuatro capitales de provincia conectadas, y a toda el área del Mediterráneo. Cantabria apenas ha percibido unas migajas de la inmensa tarta inversora en los años de euforia y gastos poco meditados. Por ello, nuestra comunidad tiene legitimidad moral para plantear ante el gobierno de España un programa de inversiones que compense ese desequilibrio que, de no corregirse, puede lastimar nuestro futuro.



:: JOSÉ IBARROLA