

Es prioritaria la línea de AVE Palencia a Santander: La cara B.

Por Luis Landa Martínez

Antes de entrar a pronunciarnos sobre este tema, que el pasado 5 de mayo concitó en Reinosa al Ministro de Fomento, D. Íñigo de la Serna, para presentar el *Estudio Informativo* del trazado entre las localidades de Aguilar de Campoo y Reinosa, tanto a alcaldes de las comarcas afectadas, como a responsables de distintas instituciones de la provincia de Palencia, se quieren exponer algunos datos sobre el Número de Km. en distintos países del mundo de líneas de AVE y número de pasajeros que lo utilizan, por cada Km. construido.

España, el país con la red de AVE más infrautilizada del mundo. Renfe transporta a menos de 15 viajeros por cada Km. de AVE frente a los 50 de Francia, 83 de Alemania o 166 de Japón



Líneas de alta velocidad en servicio, en construcción o en estudio (dic. de 2017)

España es el país con los trenes AVE menos utilizados del mundo. Y también el que posee el tren con menor “intensidad de uso” de su infraestructura a nivel mundial, [compuesta de más 3.000 Km.](#), según el Administrador de Infraestructuras ADIF. Según los datos actualizados de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC, del inglés) correspondientes a 2016 y obtenidos por este medio, el AVE patrio tiene menos de 15 viajeros por kilómetro. A mucha distancia de sus rivales europeos Francia y Alemania y a años luz de potencias de la tecnología ferroviaria como Taiwán, Corea del Sur y, sobre todo, Japón.

España es el segundo país del mundo en número de kilómetros de red, solo por detrás de la imbatible China cuyo entramado supera los 20.000 kilómetros. Sin embargo, los usuarios del AVE españoles son los que menos distancia recorren: sumando todos los viajes salen 15.059 millones de kilómetros en 2016. De 2008 (23,32 millones de viajeros) a 2012 (22,3 millones) la cifra de viajeros se estancó. Al comienzo de 2013, Ana Pastor anunció una batería de agresivos descuentos en billetes de alta velocidad. Desde 2013, Renfe Operadora viene anunciando “cifras récord”, con **35,2 millones** en 2016.

Según señala Germà Bel⁽¹⁾, “los ingresos y los viajeros han mejorado. Pero no se nos informa de los costes, y parece que éstos también han crecido. Y segundo, que la ratio pasajeros-kilómetro solo puede empeorar”. El académico se refiere a que [la apertura de nuevas líneas](#) (hacia la cornisa cantábrica y Galicia a través de la escasamente poblada Castilla y León, por ejemplo) “va a ir perdiendo densidad” por este motivo.

(1) Político nacido en la provincia de Tarragona, en 1963; es Doctor en Economía por la Universidad de Barcelona, máster en Economía por la Universidad de Chicago, catedrático de Economía Aplicada en la Universidad de Barcelona.

El TGV francés mueve a prácticamente cuatro veces más pasajeros que el AVE: casi 105 millones en 2016, 110 millones de clientes al cierre de 2017. Y con una red con casi mil kilómetros menos que España. Durante la presidencia de Hollande, la Cámara francesa de Cuentas [restringió el TGV en un informe demoledor](#) y El Elíseo paralizó *sine die* la expansión.

Japón cuenta con once veces más pasajeros por kilómetro de AVE que España

Con casi 84 pasajeros por kilómetro, el rédito que obtienen los ICE alemanes (para una red que no rebasa los 1.000 kilómetros para una población de 80 millones) es excepcional: Alemania, potencia europea en tráfico de mercancías por tren con más de un 25% de la cuota, saca mucho provecho a su alta velocidad. España por el contrario tiene un servicio de mercancías ferroviarias [que languidece todavía más que el AVE](#).

Alemania supera a China (63 pasajeros-kilómetro), el peor ratio de todos los tigres asiáticos. El *recordman* del Sudeste Asiático es el país que trajo al mundo la alta velocidad en 1964, con motivo de los Juegos Olímpicos de Tokio, con un ratio de 166 viajeros cada kilómetro. Once veces más usuarios que en España.

Al país nipón le pisa los talones Taiwán, que roza los 162 viajeros por cada mil metros de tren rápido. La intensidad de uso del régimen de Taipéi es increíble: toda la red apenas tiene 350 kilómetros (es decir, un trayecto similar a la línea Madrid-Valencia) y la Renfe taiwanesa, la THSRC, transporta a 56 millones de viajeros. Es más del doble de la población de la isla (23 millones). Finalmente está Corea del Sur, con el tercer mejor ratio, 100 pasajeros por kilómetro (la alta velocidad surcoreana cuenta con 657 kilómetros).

AVE en cada puerta

“España se ha pasado algunos pueblos en este todavía elitista modo de transporte”, expresa José Enrique Villarino, ex directivo de Renfe [y autor del Foro del Transporte y el Ferrocarril](#). ***“Es el país que menos usa la vías que tanto nos han costado y cuyos recursos hemos detraído de otros fines, quizá, más sociales. Nuestros políticos han adolecido, y adolecen todavía, de una visión cortoplacista en la planificación de las infraestructuras: llevar el AVE a la puerta de cada capital española resulta mucho más caro que antaño poner una pica en Flandes”.***

Y ahora es cuando entramos a valorar el trazado Palencia-Santander

Si se analizan algunas de las últimas declaraciones y presentaciones del actual Ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, no es difícil entender que haya sido alcalde de Santander 8 años y que sienta una cierta consideración con la ciudad que presidió, durante dos legislaturas. ***De bien nacido es ser agradecido.*** Esta es una poderosa razón para impulsar el *Estudio Informativo* del trazado entre las localidades de Aguilar de Campoo y Reinosa, e intentar unir a Santander con Palencia y Madrid, en el menor tiempo posible. Esto, como es humano, es fácil de entender.

Otra cosa es que las fuertes inversiones que son necesarias para su ejecución y después para su mantenimiento se puedan justificar en un Estudio de Viabilidad.

Es impensable que esa línea de AVE pueda ser rentable por la escasísima población que podrá mover. Entre Palencia y Aguilar de Campoo no puede tener paradas y en Aguilar tampoco debería, siendo un poco estrictos. Pues apenas cuenta con una población de 7.000 hab. y apenas llega a 10.000 en un radio de 20 Km., pues Cervera de Pisuerga y Herrera y de Pisuerga que no suman entre ambos ni 5.000 habitantes, están a más de 20 Km. Ahora apenas hay algunas fábricas de cierta importancia y tratarán de que alguno de ellos pare en Aguilar.

Y entre Aguilar y Santander hay sólo 3 municipios tienen más de 9.000 habitantes: Reinosa, Los Corrales de Buelna y Torrelavega. Si sumamos todos los que están en el “Alfoz” de Santander y Torrelavega, la población total sería la siguiente:

Santander	172.000 hab.
El Astillero	18.000 “
Torrelavega + Cartes + Cabezón, Los Corrales	76.700 “
Reinosa	10.000 “
TOTAL	276.700 “

Por tanto, en un recorrido entre Palencia y Santander (**200 Km.**) tendrían acceso directo o cercano los 90.000 de Palencia (con su Alfoz), + 10.000 hab. de Aguilar y su entorno + los 276.700 hab. de Cantabria, siempre y cuando haya paradas en Aguilar, Reinosa y Torrelavega.

Como sería un disparate que todos los trenes de Palencia a Santander hagan siempre 3 paradas intermedias entre dichas capitales -sólo se entendería la de Torrelavega y no siempre- (en Aguilar y Reinosa sólo podrían parar un reducido N° de trenes). En cualquier caso, si se considera el total de población con acceso al AVE a todos los municipios citados, serían 276.700 hab. y contando Palencia capital y su Alfoz y Aguilar: **376.700 habitantes.**

Si se comparan con el coste de ejecución (que ya veremos al final a cuanto asciende) pero que no será menor de 2.000 millones de euros (y sin tener AVE real entre Reinosa y Santander -donde tendría una velocidad reducida-) el coste por ciudadanos residentes en el trayecto (que no de clientes -que serán muchos menos-) sería de **5.309 €**, como mínimo. A eso hay que añadir los costes de los trenes, gestión, mantenimiento, personal, etc., etc.

Han calculado correctamente el número de desplazamiento diarios -aparte del período de verano y Navidad-? Nos pueden decir esas cifras? No. Eso no nos lo dirán. Como mucho, formularán proyecciones muy exageradas para que no se vea el disparate que es desde el punto de vista de su rentabilidad. La “ratio” habitante/Km. de vía, sería de: $376.700/200 = 1.883,5$. Una ridiculez

Otra caso muy diferente sería el AVE a Asturias

En este caso, se parte de León y no de Palencia. Eso quiere decir que el trayecto sería de unos 140 Km. desde León hasta Gijón, pasando por Oviedo. Pero claro, el triángulo Oviedo, Avilés, Gijón más algunos de los municipios del Alfoz de las tres ciudades tiene una población de: **770.000** habitantes, repartidos según INE (enero 2017) así: Gijón, 272.365; Oviedo, 220.301; Avilés, 79.514; + Siero, Langreo, Mieres, Castrillón, Carreño, Gozón, Grado y otros próximos que, en conjunto, suman 197.820 hab.

La población beneficiada asturiana es el triple que la beneficiada en Cantabria.

Si se añade a ésta la población de León y su "Alfoz" que tiene unos **200.000 habitantes** (entre León, San Andrés del Rabanedo, Villaquilambre y Valverde de la Virgen) y tiene un trazado de apenas 140 Km., **el total de población unida es de 970.000 de habitantes**. Esa es la cuestión. La "ratio Hab./Km." en el tramo León-Gijón sería de $970.000/140 = 6.928$ Hab./Km

Incluso la ratio Palencia-Gijón, sería de: $1.060.000/254,8 = 4.160$ Hab./Km. de vía.

Y qué ocurre con el País Vasco? (Un trazado casi 'invisible' con 80 túneles)

El proyecto iniciado en 2006 se presupuestó en 4.178 millones y se estima que superará los 6.000 millones cuando finalice en 2023



El AVE vasco nació con el objetivo de ser medioambientalmente sostenible en una orografía compleja como la vasca y con un impacto visual casi invisible. Por eso será muy caro. Así, un 60% de su recorrido es en túnel, lo que requiere de casi 80 túneles. **Sólo el 29% es a cielo abierto, tramos en los que se construirán 71 viaductos. El TAV tendrá seis estaciones.** Además de **las tres capitales vascas**, a las que accederá hasta el mismo centro de las mismas, el tren de alta velocidad parará, además, en las localidades guipuzcoanas de **Irún, Ezkio-Itsaso y Astigarraga**. Una red estratégica para el País Vasco y para toda España por la conexión ferroviaria con Francia y, a través de ella, con el resto de Europa.

Cronograma y financiación pactada hasta 2023

Hace un año, por primera vez, el Gobierno central redactaba un calendario hasta 2023 que detalla todas las intervenciones y obras pendientes, Los trabajos del TAV los financia la Administración central pero, en determinados tramos, por encomienda de ésta, es el Gobierno vasco quien adelanta su financiación. La amenaza de ETA ha sido otro de los lastres con los que se ha tenido que ejecutar la obra. Se aspira a conectar en 2 horas 10 minutos Bilbao con Madrid. Será el tren de alta velocidad que más se ha demorado en construirse en nuestro país. Avanza a razón de 10 kilómetros por año y no concluirá la ejecución de sus **180 kilómetros** de trazado de la Y hasta más allá de 2023, siempre que las previsiones y estimaciones no vuelven a fallar. Para entonces habrán transcurrido nada menos que 17 años. No obstante, podría tener un tráfico importante. Desde Burgos a Bilbao, pasando por Miranda de Ebro y Vitoria hay una población de más de **un millón trescientas veinte mil** personas, repartidas así:

Burgos, Miranda de Ebro y Alfoz: 215.000 hab.; Vitoria y Alfoz: 250.000 hab; el Gran Bilbao: 857.000 hab. **Total: 1.322.000 hab.**

El tramo Vitoria Bilbao tiene 90,8 Km. y El tramo de Vergara a San Sebastián, Irún frontera con Francia tiene 89,7 Km. **En total, 180,5 Km.** de vías

Desde Bugos a Vitoria hay 109 Km. Por lo que el trazado Burgos-Bilbao tendrá **199,8 Km.** Por lo que la **“ratio” Burgos-Bilbao** en Hab./Km. vía sería de: $1.322.000/199,8 = 6.616,6$ hab./Km.

La población en el tramo de Guipúzcoa (Vergara a Irún y frontera Francia) con acceso a AVE contando las estaciones previstas con acceso directo o próximo sería del orden de **450.000** (Andoáin, Astigarraga, Azcoitia, Azpéitia, Beasáin, Fuenterrabía, Hernani, Irún, Lasarte-Oria, Lezo, Oyárzun, Pasajes, Rentería, San Sebastián, Usúrbil y Zumárraga. Es el 62,6% de la población de la provincia de Guipúzcoa (719.000 hab.).

La relación **Km. de AVE/población afectada** en Guipúzcoa tendría una ratio de $450.000/89,7 = 5.017$ hab/Km. No es una mala ratio, sin llegar a la ratio Burgos/Bilbao. Y mucho menos a la de Vitoria-Bilbao, que es de $1.107.000/90,8 = 12.192$ hab/Km. Entre Vitoria e Irún-frontera hay 129,7 Km. y **750.000 hab.** Su ratio sería de $700.000/129,7 = 5.397,1$ hab/Km.

Ahora bien, si se comparan estas “ratios” vascas y asturianas con la de Palencia a Santander que es de: $376.700/200 = 1.883,5$ hab/Km, pues incluso es excelente la ratio de Guipúzcoa.

Resumiendo estos datos en un cuadro, las **ratios de habitantes por Km.**, por tramos, serían:

Tramo AVE	Nº de Km.	Población afectada	“Ratio” Nº hab./Km. vía
Palencia-Santander	200	376.700 hab.	1.883,5 hab/Km
León-Gijón	140	970.000 hab.	6.928,0 hab/Km
Burgos-Bilbao	199,8	1.322.000 hab.	6.616,6 hab/Km
Vitoria-Bilbao	90,8	1.107.000 hab.	12.192,0 hab/Km
Vergara-Irún, frontera Francia	89,7	450.000 hab.	5.017,0 hab/Km.
Vitoria-Irún y frontera Francia	129,7	700.000 hab.	5.397,1 hab/Km.

Por tanto, no hay mucho que añadir. La línea de AVE entre Palencia y Santander atraviesa un territorio con una población muy escasa que hace que la **“ratio” hab/Km** sea inviable desde el punto de vista económico. Y si me apuran hasta social. Si no se “tiran” los precios, sino que se cobran precios reales, sólo un pequeño porcentaje de población podrá hacer uso de ese trayecto.

Y además, Santander tiene puerto, aeropuerto, autovías con Oviedo, con Bilbao y con Madrid y un tren que une Santander con Palencia en 2 h. 25 minutos. Y que con AVE lo haría en 1,30 h. Es decir para ahorrarse 55 minutos, los costes son excesivos. Podrían dedicarse a otras cosas.

Fdo: Luis Landa Martínez

Ingº Agrónomo jubilado, y Postgrado en Ordenación del Territorio y en Economía de la Empresa por la Universidad Complutense de Madrid.