

La obra del AVE a Galicia es más barata que la de Barcelona y Valencia

- La construcción de la línea gallega cuesta 11 millones de euros por kilómetro



Obras del AVE en Ourense / NACHO GÓMEZ

PABLO TABOADA | Ourense 12 JUN 2013 - 11:10 CET | Con la crisis, la línea de alta velocidad (LAV) que unirá Galicia y Madrid se ha rodeado de polémicas y medias verdades. El proyecto sirve de arma arrojadiza a partidos antagónicos que abrazan una misma idea: la inversión debería paralizarse porque es muy costosa y no será rentable. Un despilfarro, destacan. El análisis de las cifras de licitación y adjudicación ofrecidas por el Ministerio de Fomento desmonta la falsa idea repetida en tertulias, parlamentos y hasta en Bruselas, ante el Gobierno de Europa. Con el trazado licitado o adjudicado prácticamente en su totalidad entre Olmedo (Valladolid) y Ourense, la línea gallega tendrá un coste real de 11 millones de euros por kilómetro.

La comparativa coloca al trazado incluso por debajo de la media. La LAV entre Madrid y Barcelona (8.966 millones) eleva su coste por kilómetro hasta los 14,4 millones. La línea que une Valencia y Madrid (5.470 millones) escala hasta los 15 millones por kilómetro. En Andalucía, el tramo que conecta Córdoba y Málaga (2.540 millones) aún fue más caro: 16,3 millones de euros por kilómetro. El trazado entre Madrid y Valladolid (4.205 millones) alcanza los 23,3 millones por kilómetro. El elevado coste de este tramo se explica por la singularidad que supuso la construcción del túnel del Guadarrama, inaugurado en diciembre de 2007. Con 28,4 kilómetros, es el quinto túnel más largo del mundo y la mayor obra de ingeniería ejecutada en España. Los técnicos consultados coinciden en excluir este tramo del gasto relacionado con la alta velocidad a Galicia, ya que se trata de un tramo común que usarán las líneas que conectarán con Asturias, Cantabria y Euskadi.

La inversión por kilómetro revelada por este diario omite los costes de financiación y el mantenimiento de la obra. Fomento ha contratado por separado ejecución y mantenimiento en todas las líneas salvo en la gallega. El exministro socialista José Blanco cambió el modelo e impulsó contratos público-privados (CPP) en los que la misma empresa que construye la infraestructura se apropia de su conservación durante 25 o 30 años. Con la crisis en efervescencia y una destacada contracción de los presupuestos, Blanco quiso asegurar la financiación inyectando fondos privados a modo de concesión. El ingeniero y experto en ferrocarril Xosé Carlos Fernández asegura que estamos ante un "tratamiento diferenciado que distorsiona el coste real y perjudica a Galicia". "Todos estamos pagando el mantenimiento de la línea a Barcelona pero el ministerio, lógicamente, no incluyó este concepto en el capítulo de inversión, como sí ha hecho en el caso gallego", explica.

"Con el actual nivel de licitación y adjudicación ya disponemos del coste real de la línea con una tolerancia de un 5%, y para nada será la más cara", destaca este experto. Pero estos contratos sostenidos con financiación privada perjudican los plazos. "Ya hay algún CPP adjudicado que no se está llevando a la práctica", destapa Fernández. El análisis de ejecución de cada tramo revela que el trazado entre Olmedo y Zamora ya acumula un retraso superior al medio año. Las obras de la plataforma, pagadas con fondos públicos están rematadas. Sin embargo, la superestructura (vía, electrificación e instalaciones de seguridad) está en el aire porque debe financiarse con fondos privados. Fuentes del

ministerio explican que están a la espera de una mayor reducción de la prima de riesgo “para que los costes de financiación que llevan parejas estas operaciones financieras privadas sean más favorables”.

La previsión de los técnicos sitúa la apertura del nuevo tramo hasta Zamora en el verano de 2014. Dos años después deberían entrar en servicio otros 132 kilómetros hasta Lubián. Si el ritmo de inversión se mantiene, el Gobierno central de turno podrá cumplir la promesa de completar la línea entre Lubián y Ourense durante el segundo semestre de 2018. Se trata del tramo más caro de toda la línea con una inversión que asciende a 20,5 millones por kilómetro. Aun así, este complejo recorrido salpicado por decenas de túneles y viaductos será más barato que las vías que unen Madrid y Valladolid desde 2007.

La trampa que envuelve el coste de LAV gallega ha azuzado numerosas broncas políticas, incluso dentro de un mismo partido. Hace unos días, cargos socialistas de Galicia y Extremadura se enzarzaban en una discusión en la que el alcalde de Vigo, Abel Caballero, llegó a pedir a Guillermo Fernández Vara, “que no diga bobadas”. El secretario general del PSOE extremeño se quejaba horas antes del elevado volumen de inversión “para un AVE a Galicia y esta señora [la ministra de Fomento] viene aquí a ofrecernos un tren de gasoil”. El PSOE llegó a pedir al presidente extremeño, José Antonio Monago, que “no se calle y no consienta” la supuesta discriminación. Andalucía también se subió al carro hace meses. El senador socialista José Manuel Fernández se quejó por la “injusta actitud [del Gobierno central] y las inversiones ridículas en comparación con los miles de millones del AVE gallego”.

Los nacionalistas catalanes abanderan la protesta más sonada. Califican de “despilfarro” la obra y reclaman en los parlamentos de Barcelona, Madrid o Bruselas un posicionamiento en contra. La última queja llegó por boca del eurodiputado de CiU Ramón Tremosa, que denunció “más inversión en el tren de alta velocidad a Galicia que en el corredor mediterráneo, considerado prioritario”. Sus colegas del BNG suelen verbalizar la réplica. La diputada Olaia Fernández no se cansa de repetir que “tenemos tanto derecho como ustedes e incluso una necesidad mayor a tener AVE”. Una de las peleas más sonadas encizañó a los diputados Pere Macías (CiU) y Celso Delgado (PP). Durante una comisión de Fomento en la que el catalán se rasgó las vestiduras ante la inversión, Delgado explicó que “en Galicia sólo aspiramos a lo que ya disfrutaban los catalanes”. Macías respondió: “Yo nunca aspiraré a tener unos percebes como los suyos”. “Creo que no lo conseguiría”, replicó el diputado gallego.

http://economia.elpais.com/economia/2013/06/05/actualidad/1370459465_159582.html

