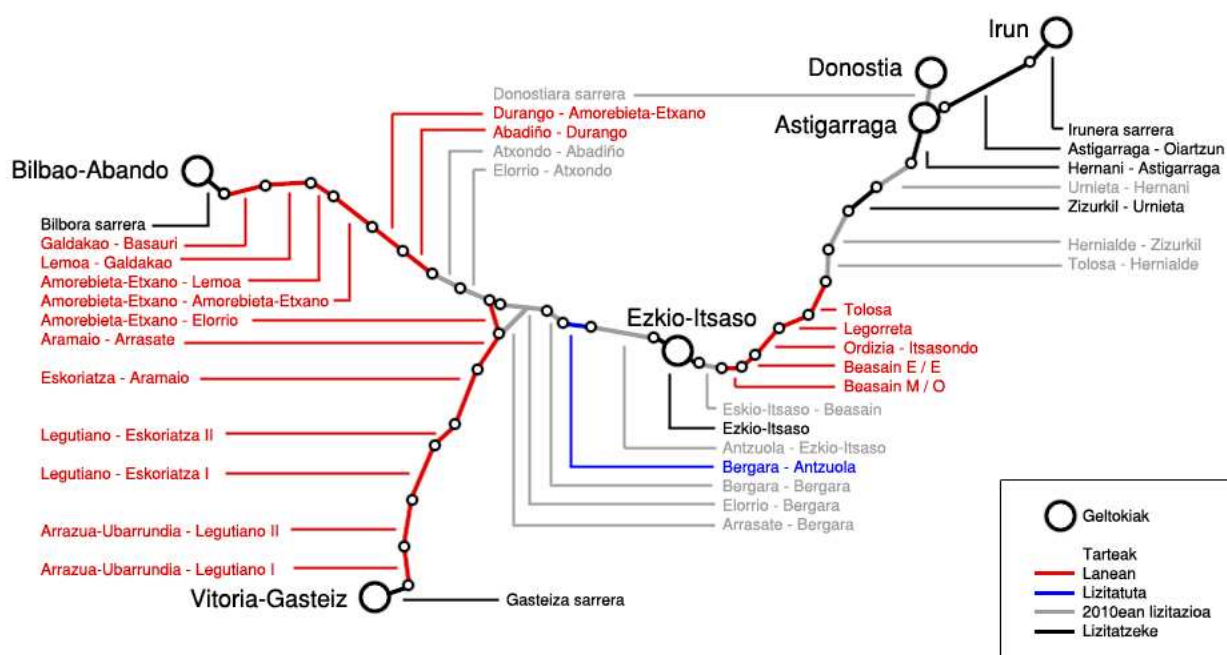


## ¿Está en cuestión la Y vasca?

¿Qué porcentaje de Y vasca está construida ya?

¿Qué probabilidad hay de que se echen para atrás y lo paren?

¿A qué viene esta pregunta?.....	1
Cifras. ¿En qué porcentaje está ya construida la Y vasca?.....	2
¿Y si se hacen accesos provisionales a las capitales?.....	3
¿Y si aparcan el ramal de Gipuzkoa?.....	4
Método de cálculo usado.....	4
Otras preguntas que quedan pendientes.....	5
Conclusiones, indicios y cábalas.....	6



### ¿A qué viene esta pregunta?

El Consejero de Transportes Iñaki Arriola expresó este verano<sup>1</sup> que hace dos años, cuando sólo había un tramo en obras, se podía pensar que había un pulso sobre la construcción o no del TAV pero ahora que hay muchos tramos adjudicados y en obras ya no duda de que su avance es inexorable. Reconocía implícitamente que una de las razones del impulso del Gobierno Vasco a las obras del TAV a pesar de estar en plena crisis económica era empantanar las obras en una política de hechos consumados sin vuelta atrás. Algo de esto tienen también los anuncios de fecha de finalización que sucesivamente se van retrasando (2010, 2013, 2016, ...). Sirven primero para declarar obsoleto el debate social previo sobre el proyecto al grabar en el imaginario colectivo su construcción como un hecho fijo, y después alimentan la sensación de inutilidad del oponerse ante la aparente cercanía de su terminación.

1 “Cuando hace dos años escasamente había un tramo en obra (...) igual una parte de la ciudadanía que está en contra (...) podían pensar que existía un pulso sobre la construcción o no construcción del Tren de Alta Velocidad (...) ya desde hace tiempo, (...) se empiezan a producir una tras otra las adjudicaciones y el inicio de las obras yo creo que (...) esto va a ser una realidad y por lo tanto ese pulso ya no existe hoy en día (...) el TAV avanza en Gipuzkoa de forma inexorable.” 2011-08-31 Radio Euskadi, [min.12:00]: [www.eitb.com/es/audios/detalle/727244/entrevista-consejero-transportes-inaki-arriola](http://www.eitb.com/es/audios/detalle/727244/entrevista-consejero-transportes-inaki-arriola) Deia El TAV en Gipuzkoa va a ser una realidad sí o sí

La recesión económica a partir de 2007 renovó la expectativa en la paralización de la Y vasca, ahora por problemas financieros<sup>2</sup>. Cada vez está más extendida la convicción<sup>3</sup> de que muchas de estas grandes infraestructuras son una ruina, pero el gobierno respondió primero con la receta keynesiana<sup>4</sup> y después con recortes sociales. Por fin, ante la persistencia de la recesión, en mayo de 2010 los recortes llegaron a las grandes infraestructuras. El ministro de Fomento anunció que se aplicaría la racionalidad que había faltado<sup>5</sup> a la hora de abordar grandes infraestructuras, que se revisarían todas las que no estuvieran ejecutadas en más del 80%. Se ralentizaron muchos proyectos (incluidas las obras de la Y vasca) y se paralizaron algunos<sup>6</sup>, pero las presiones de gobiernos autonómicos y de la SEOPAN<sup>7</sup> llevaron a comenzar 2011 con el mismo espíritu hormigonador anterior (en la Y vasca reanunciaron varios tramos parados los últimos meses de 2010).

Sin embargo la duda persiste, ¿está en cuestión la construcción de la Y vasca? Tras ceder a las presiones lobistas durante la primera mitad del año, después ha venido una tanda de paralización de proyectos<sup>8</sup>, que indican que aunque con retraso se está aplicando aquella revisión en que el ministro de Fomento decía que tenían un dilema con las obras ejecutadas en un 30, 40, 50%: cancelarlas y perder lo gastado o terminarlas y seguir gastando en un saco sin fondo.

Por tanto, conviene conocer en qué porcentaje están ejecutadas las obras de la Y vasca para saber si el gobierno tiene una razón de peso para paralizar las obras más temprano que tarde.

### **Cifras. ¿En qué porcentaje está ya construida la Y vasca?**

El coste total previsto para la construcción de la Y vasca, sin contar los accesos a las ciudades ni las estaciones intermodales, ni otros gastos paralelos a los de construcción, según las cifras oficiales conocidas públicamente (incluyendo el descuento de las adjudicaciones) es de 3.807 millones de euros. El coste de los accesos a las capitales no está presupuestado porque aún están en fase de estudios previos. Puede ser de unos 476 millones por capital. Luego el coste total de la Y vasca hasta las capitales sería de **5.235 millones de euros**.

Se han adjudicado obras de plataforma en 28 tramos (sobre unos 40), que tienen en total casi 100 kilómetros (sobre unos 170 km de la Y). Un tramo está terminado, otros dos a punto y seis han empezado este mismo año. El precio total de las obras adjudicadas es de 1.777 millones de euros, y estimando un porcentaje intermedio<sup>9</sup> para cada tramo a medio construir se puede estimar en **759 millones de euros** la cantidad ejecutada.

2 La idea de la inviabilidad incluso económica del crecimiento incesante del transporte siempre había estado entre los argumentos de la oposición, pero algunos analistas incluso daban por hecho que el Estado no podría materializar todas las inversiones previstas en el infladísimo PEIT e incluso fechaban en torno a 2007 el inminente cénit del petróleo y el subsiguiente fin del petróleo barato. Bermejo, junio 2004, Análisis de rentabilidad del proyecto de la 'Y' vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa. Ramón Fernandez Duran, 2008, El crepúsculo de la era trágica del petróleo: Pico del oro negro y colapso financiero (y ecológico) mundial.

3 [El timo de las infraestructuras](#), Ecologistas en acción abril/2009. [Punto final al festín de las obras públicas](#), El país, 16/5/2010. [AVEs, Aeropuertos, Autopistas y Tranvías: La Cleptocracia arruina España](#), Blog dfc-economiahistoria 29/8/2011. [Cuándo eramos ricos](#), Salvados, TV La Sexta, 9/10/2011. [Final de trayecto](#), Repor, TV La 2, 18/10/2011.

4 Supuestamente keynesiana, ya que las medidas como el Plan E más que inversiones que preparasen el camino de la recuperación eran meros gastos de dudosa utilidad que ahondaban en una de las causas de la recesión.

5 Pocas semanas antes de los recortes el ministro publicaba en varios diarios un artículo alardeando de que España era líder en kilómetros de autovías y AVE: “[Alta velocidad: una malla que acerca territorios](#)”.

6 [Fomento anuncia a las constructoras la paralización de 70 obras en curso](#), Expansión 7/7/2010

7 [Efectos del recorte en infraestructuras](#), David Taguas presidente de SEOPAN, El país 10/8/2010. [El lobby del cemento presiona a Zapatero](#), Deia 22/8/2010.

8 AVE Sevilla-Marchena-Málaga aplazado a pesar de estar la mitad en obras. AVE a Cantabria por Palencia abandonado para pesar de su presidente. AVE Madrid-Extremadura-Lisboa desestimado por Madrid tras haberlo hecho Portugal. Servicio Albacete-Toledo anulado tras confirmarse la escasa demanda.

9 Se ha supuesto un avance uniforme entre el inicio y fin de cada tramo. Dado que los plazos previstos no se están cumpliendo se ha supuesto un retraso similar al del primer tramo terminado (1'8 veces mayor que el plazo de adjudicación). Además en algunos casos falta conocer la fecha de inicio exacta o el plazo exacto fijado en la adjudicación. Ver detalle en [www.sindominio.net/ahtezar/ComoVaElTAV/ComoVaLaY\\_2011octubre.xls](http://www.sindominio.net/ahtezar/ComoVaElTAV/ComoVaLaY_2011octubre.xls) Hoja Lanen%

Por lo tanto resulta que **aproximadamente**  $759/5.235= 14'5\%$  de Y vasca está construida.

Puesto que ese valor de la cantidad ejecutada es aproximado conviene contrastarlo con lo gastado anualmente en los presupuestos del Estado y de la CAV. Según las memorias de Adif y noticias de prensa pueden haberse gastado **1.216** millones de euros hasta octubre de 2011<sup>10</sup>. Esta cifra es mucho mayor que la anterior, será en parte porque incluye no solo los gastos de obras de plataforma sino otros como redacción de proyectos, dirección de obra o expropiaciones (presupuestadas en unos 89 millones), o sobrepagos pagados por encima del presupuesto de adjudicación (que no implican que sea mayor el porcentaje realizado respecto al adjudicado). Otra parte sí puede indicar que la estimación previa de porcentaje realizado en cada tramo este infravalorada, así que tomamos todo ese gasto como cota superior<sup>11</sup>:

Como **máximo**  $1.216/5.235= 23'2\%$  de Y vasca está construida

De los presupuestos anuales también se deduce directamente que el ritmo esta siendo menor del que prevén. Cada año lo presupuestado es mayor de lo que finalmente se llega a gastar. Es más, lo previsto para los años posteriores es mucho mayor de lo que se presupuesta cuando llega el año. Por ejemplo en los presupuestos para 2009 se marcaba que Adif gastaría 1.901 millones entre 2010 y 2012, pero luego lo presupuestado al llegar cada año ha sumado 484 millones de euros, la cuarta parte.

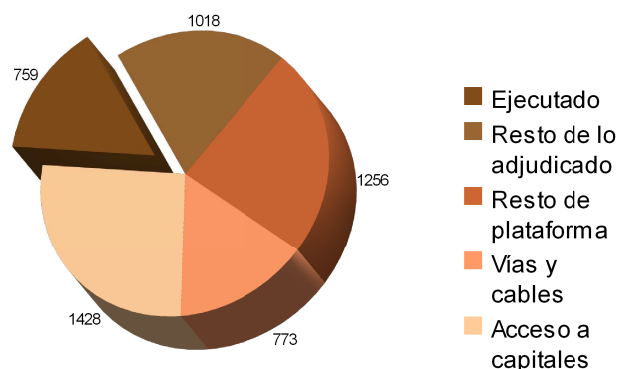
Todavía puede parecer paradójico que se vea media Euskadi destrozada con menos de la quinta parte gastada, pero no olvidemos que es la obra más grande jamás proyectada en Euskadi, y mirando en detalle:

- algunos de los tramos que faltan adjudicar son los más complejos y caros. El nudo de túneles bajo Udalaitz (más de 300 millones), accesos a capitales, estaciones, ...
- la mayoría de Gipuzkoa apenas está empezada, y las obras duran años (los dos tramos de Antzuola a Ezkio-Itsaso tienen plazo de más de 5 años<sup>12</sup>).
- todo esto son "obras de plataforma" pero luego faltan las vías, la electrificación (catenarias, subestaciones,...) y otros servicios auxiliares (instalaciones de seguridad, señalización, telecomunicaciones, ...) que pueden costar cerca de un tercio de las obras de plataforma. Estos trabajos no han comenzado aunque si han avanzado algunos trámites<sup>13</sup>.

### ¿Y si se hacen accesos provisionales a las capitales?

He estimado en unos 476 millones por capital el presupuesto de los accesos a cada una de las 3 capitales de la CAV, en base a la cifra barajada para el soterramiento en Vitoria-Gasteiz. En Donostia podría ser del mismo orden de magnitud porque implica incluso desviar el Urumea. En Bilbao podría

Presupuesto Y vasca



10 Ver detalle en [www.sindominio.net/ahtezar/ComoVaEITAV/ComoVaLaY\\_2011octubre.xls](http://www.sindominio.net/ahtezar/ComoVaEITAV/ComoVaLaY_2011octubre.xls) Hoja GastoAnual

11 Del presupuesto para 2011 suponemos gastada la parte proporcional hasta octubre. En años anteriores lo gastado finalmente era menor de lo presupuestado, pero en 2011 podría ser incluso superior. Según noticias de prensa "Adif ha invertido en la línea fondos propios para evitar que las obras se detuviesen como ocurrió en 2010" y según fuentes de las empresas constructoras se les están aplazando pagos.

12 Que nos lleva a finales de 2016, tras lo que faltaría la instalación de vías y cables que si requiere uno o dos años deja muy atrás la fecha de 2016 que venden ahora.

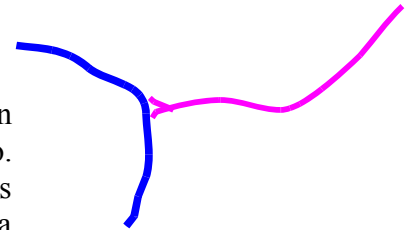
13 Para las expropiaciones de las Bases de Montaje de Vía y acopios de balasto del tramo Bilbao-Vitoria (que irán en Vitoria, Eskoriatza, Abadiño y Amorebieta) y para la subestación eléctrica de tracción de Luminabaso (Amorebieta).

ser mayor ya que se plantea un túnel de 7 kilómetros.

Sin embargo últimamente están planteando accesos provisionales a las capitales. En Gasteiz sin soterrar, en Donostia sin estación intermodal en Astigarraga y utilizando la plataforma actual tras adaptar el ancho, y lo mismo en Bilbao. Lo proponen para disponer de esos accesos sin mucho retraso respecto a la Y<sup>14</sup> y señalan que será más barato<sup>15</sup>. Por lo tanto para valorar el porcentaje avanzado de la Y conviene calcularlo también respecto al total provisional más barato<sup>16</sup>, que puede ser, con unos 142 millones de euros por capital, de 4.233 para toda la Y. Si se han ejecutado 759 o 1.216 supone un porcentaje de 18'4% ó 28'7%, que sigue estando en la banda baja del dilema ministerial.

### ¿Y si aparcan el ramal de Gipuzkoa?

Todavía hay otro escenario posible, que siga adelante la conexión Gasteiz-Bilbao y se abandone, o aplaze sine die el ramal gipuzcoano. Esta rama de la Y es tan larga como todo el resto, está menos avanzada y Francia está aplazando su acceso a la frontera en alta velocidad. En cambio la línea Madrid-Valladolid está funcionando, hacia Burgos está en obras y hacia Vitoria avanza los trámites. La pregunta entonces es ¿Cuán avanzado está el ramal Vitoria/Gasteiz-Bilbao?

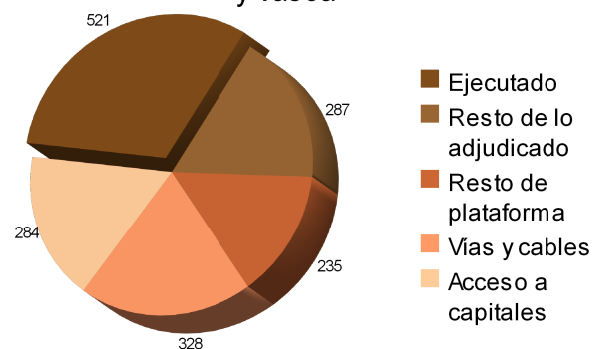


Entre 521 y 767 millones ejecutados, entre el 22'5% y el 46'4% de los 2.323 ó 1.655 de coste con accesos definitivos o provisionales a Gasteiz y Bilbao.

*¿Cuanto menos avanzado está el ramal guipuzcoano?*

Realizado entre 8'1% y 17'4%. Menos de la mitad del estatal.

Ramal Vi-Bi, con accesos provisionales a capitales y vasca



### Método de cálculo usado

Conocido el precio de adjudicación de los tramos adjudicados y sabiendo el plazo previsto de obra se podría estimar el porcentaje ejecutado hasta hoy en cada uno de ellos. Pero como los plazos no se están cumpliendo ajusto el plazo esperado en proporción al que tuvo el primer tramo iniciado y terminado (1'8 veces mayor). Esto es impreciso pero puede ser una buena aproximación. Otra fuente de imprecisión es que no conozco bien la fecha de inicio de muchos tramos.

La cantidad total de sumar los euros ejecutados en cada tramo se confronta con el coste total previsto para la construcción de la Y vasca, 5.235 millones de euros. Esta cifra se ha estimado sumando el presupuesto oficial publicado en 2006 en el convenio<sup>17</sup> que repartía la ejecución del TAV entre el Gobierno Vasco y Adif (4.178 millones de euros), más los 303 millones de alza anunciados por Iñaki Arriola en 2010, más los desvíos conocidos en las licitaciones de Gipuzkoa (+259'6) y aplicando la

14 Se refieren al 2016, con el mismo espíritu mencionado al principio de este texto.

15 Al menos en el caso de Donostia sí han usado este argumento para vender la conveniencia de la modificación. El ahorro en este caso es muy grande porque convierte la estación actual de Donostia en pasante del TAV reutilizando toda la línea actual hacia Irun (tras cambiar a ancho internacional) y se ahorran 12'4 km nuevos entre Astigarraga e Irun. Efectivamente esta opción de adaptar la línea actual en lugar de hacerla nueva parece sensata... igual que lo sería adaptar toda la línea en lugar de hacer la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco, el TAV.

16 Si más adelante hicieran los accesos definitivos más caros el coste final de la obra resultaría aún mayor, por haberse construido dos veces. Si lo provisional deviniera definitivo la funcionalidad no sería toda la "prometida" por el TAV.

17 Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la construcción de la nueva red ferroviaria en el País Vasco, firmado en Madrid, a 24 de abril de 2006, BOE 2006-VII-3

rebaja media en la adjudicación de los tramos adjudicados hasta ahora (22%) a todas las obras de plataforma, y sumando el costo previsible de los accesos a capitales. Casi seguro que habrá desviaciones al alza<sup>18</sup>, pero sin saber cuantas ha habido ya ni cuantas habrá ni como afectan al plazo la estimación más homogénea es comparar adjudicaciones con presupuesto total previsto.

Los accesos a las capitales todavía no tienen estudio informativo ni presupuesto oficial, por lo que solo hay cifras especulativas<sup>19</sup> leídas en la prensa. La variación entre los accesos en vía dedicada, en túnel o soterrada con magnas estaciones intermodales y los accesos provisionales compartiendo las vías actuales adaptadas es de cientos de millones. Considerando que en las tres capitales será el mismo orden de magnitud he supuesto 476 ó 142 millones por capital para la opción magna o provisional respectivamente, ya que esas son las cifras barajadas en Gasteiz<sup>20</sup>.

Los datos de ejecución presupuestaria tampoco son exactos. A falta de analizar los presupuestos generales del estado están deducidos de noticias de prensa y de las memorias de Adif.

Todos los datos y cálculos están en la hoja de cálculo ComoVaLaY\_2011octubre.xls<sup>21</sup>

### Otras preguntas que quedan pendientes

Este análisis ha sido sólo sobre el proyecto de Y vasca, no sobre el resto de líneas de TAV planteadas por Euskal Herria, que son muchas pero en fases mucho menos avanzadas.

La cifra de gasto total usada para estas estimaciones (3.807 del proyecto Y vasca + 1.428 ó 484 Me de acceso a capitales) trata de ser la más reciente conocida públicamente de fuentes oficiales, para atinar con el cálculo de porcentaje realizado. Pero el costo final de la construcción del TAV será sin duda mucho más alto, por partidas no adecuadas para este cálculo (redacción de proyectos, expropiaciones, propaganda, ...) y por los sobrecostos no previstos (o que no quisieron prever).

Si quisiéramos saber *¿cuánto nos puede terminar costando todo el proyecto del TAV?* y deducir de ahí *¿cuánto ahorraría la sociedad si se paraliza el proyecto ahora?* habría que considerar gastos paralelos a las obras, como los de redacción de proyectos, expropiaciones, propaganda del proyecto, dirección de obra, obras complementarias, o los de compra de trenes. O incluso el valor de los bienes y servicios ambientales que dan a la sociedad las tierras que usurpa el TAV, de los cuales solo parte se tienen en cuenta con las compensaciones monetarias a los propietarios de terrenos expropiados. Aunque en realidad valorar estos servicios ambientales habría que hacerlo de forma cualitativa, ya que calcularles un valor monetario solo podría hacerse de una forma tan aproximada como poco útil y además supondría un reduccionismo<sup>22</sup> que oscurecería la gran diversidad de beneficios materiales é

18 Se han licitado al menos 68 millones para modificados, como desprendimientos de tierra en Amorebieta y Aramaio-Arrasate.

19 El notorio retraso de los proyectos de acceso a las capitales tiene que ver con su complejidad técnica y sobre todo política. Los accesos y las estaciones implican a varias administraciones (Adif, Gobierno Vasco, Ayuntamientos y seguramente también Diputaciones). Se vé que no se incluyeron en el proyecto de Y vasca con la intención de que el avance de las obras forzase el entendimiento. Esto deja en evidencia la incapacidad de los impulsores y planificadores del proyecto, que no es tanto incapacidad técnica sino incapacidad política y opción por el autoritarismo, al buscar el atajo para evitar ese debate previo siquiera entre instituciones, y por supuesto con la población. Tras el aplazamiento confiado en la imposición de hechos consumados se están encontrando ahora con fuerte oposición popular en Gasteiz y les ha pillado la recesión, por lo que en las tres capitales están diseñando accesos con la mínima adaptación ferroviaria de las líneas actuales.

20 En Gasteiz también se baraja un ramal directo al polígono de Jándiz, y en Donostia la versión provisional prescinde del nuevo ramal Astigarraga-Oiartzun-Irun. Las opciones magna-476 vs provisional-142 ya tienen un poco en cuenta esas variantes, aunque sea con bastante imprecisión.

21 Disponible en [www.sindominio.net/ahtezar/ComoVaElTAV/ComoVaLaY\\_2011octubre.xls](http://www.sindominio.net/ahtezar/ComoVaElTAV/ComoVaLaY_2011octubre.xls)

22 Lo cual nos recuerda que igualmente el argumento del derroche que supone el TAV está acotado, encorsetado, en un punto de vista que asume el dinero como la principal unidad de medida. Pero el enorme gasto que supone el TAV no es más que una expresión de muchas características del TAV que ya eran criticables a simple vista: destruye/explota la tierra al servicio de las multinacionales, del capitalismo, de las élites; en la secular tensión territorial campo-ciudad da un golpe a favor de la urbe. En definitiva las personas e instituciones que hoy día ostentan mayor poder lo aplican para imponer el TAV como herramienta que modela la sociedad hacia su deseo: metropolización, deslocalización, empleo basura, desigualdad, desubicación, estrés, mercantilización, dependencia, control, individualización, individualismo, ....

intangibles que aporta la tierra.

También se podría actualizar el análisis sobre *¿cuál es la rentabilidad socio-económica de la Y vasca?*, que ya el informe Bermejo de 2004 concluía que sería nula o negativa, menor que la ya escasa presentada con el Estudio Informativo oficial en 1997. Desde entonces sabemos que el costo es mayor del presentado inicialmente<sup>23</sup>. El alargamiento del plazo de obras, previsto inicialmente en unos 5 años, implica que los gastos tardan más tiempo en empezar a amortizarse<sup>24</sup>, lo cual tiene un gran efecto en estos tiempos en que los intereses de la deuda del Estado ascienden hasta el 7%. Y por el otro lado la recesión ha traído un descenso en la demanda de transporte que reduce aún más los retornos económicos y sociales que ya calculaban insuficientes en el escenario de crecimiento exponencial.



Puesto que ya hasta el ministro reconoció (en mayo de 2010) que se habían proyectado demasiadas infraestructuras a lo loco, sin estudios de rentabilidad, aporta poco la respuesta a la pregunta anterior. Podría servir, eso sí, para detallar las responsabilidades que se les podría exigir a los promotores del TAV.

Pero si es cierta la promesa del ministro de que comenzaría la racionalidad lo lógico sería que tomara en cuenta el análisis coste-beneficio de la Y vasca a partir de ahora. Es decir, según el método convencional, comparar los beneficios netos económicos y sociales del TAV a lo largo de su funcionamiento con los gastos que faltan para terminar su construcción, sin contar lo gastado hasta ahora. Sería la pregunta *¿cuál es la rentabilidad socio-económica de seguir construyendo la Y vasca?* Intuyo que con los factores mencionados de descenso de demanda y aumento y encarecimiento de la deuda pública no se amortizaría ni la inversión pendiente<sup>25</sup>.

## Conclusiones, indicios y cábalas

¿Está en cuestión la Y vasca? Sí, yo creo que está en cuestión.

El dilema mencionado de qué hacer con las obras a medio construir lo han venido aplazando meses y meses desde el anuncio de recortes en infraestructuras en mayo de 2010. Paralizaron muchos proyectos pequeños y poco avanzados, pero en otros han mantenido la duda e incluso han ido para atrás y para adelante<sup>26</sup>. Un año después se ha ido confirmando la paralización y cancelación de varios proyectos de TAV: Madrid-Extremadura<sup>27</sup>, Sevilla-Marchena-Málaga<sup>28</sup>, Palencia-Cantabria.

23 La nueva cifra oficial de 4.187 suponía en 2006 un 75% de aumento respecto a la de 2001 actualizada con el IPC.

24 Para reducir este efecto algunas otras infraestructuras se construyen por tramos que pueden dar servicio sin esperar a terminarlas completas. En la Y vasca esta es el objetivo de plantear los accesos provisionales a las capitales, que tal vez es la respuesta a esta frase: "Yo hubiera deseado para este ajuste que algunas infraestructuras no estuvieran empezadas. (...) Porque ahora el dilema que tenemos es como somos capaces de rentabilizar inversión que ya está producida pero pues que falta el 50 ó el 60% ó el porcentaje que sea de ejecución..." Comparecencia del Ministro de Fomento en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. Turno de debate.

Audio: [mms://congresodiferido.congreso.es/archivo/09\\_327\\_33\\_1.asf](mms://congresodiferido.congreso.es/archivo/09_327_33_1.asf) [min.4:10:14]

25 Puede darse el caso de que no se compensen ni los gastos de explotación, en palabras del ministro: "Una infraestructura infrutilizada es una rémora para el crecimiento (...) no sólo cuesta mucho hacer las infraestructuras, hay que mantenerlas (100.000 euros el kilómetro de AVE al año, casi 200.000 si es en túnel), y si no hay masa crítica, es inviable." [www.elpais.com/articulo/economia/podemos/aspirar/mejor/Estado/bienestar/impuestos/bajos/elpepieco/20100521elpepieco\\_12/Tes](http://www.elpais.com/articulo/economia/podemos/aspirar/mejor/Estado/bienestar/impuestos/bajos/elpepieco/20100521elpepieco_12/Tes)

26 Al anunciar los recortes el ministro ponía como ejemplo el caso de Cantabria, que no tenía sentido que llegara el AVE por Palencia y por Bilbao, que había que escoger la opción más barata (por Bilbao). Ante la amenaza del presidente cántabro de romper el acuerdo de gobierno con el PSOE si el AVE venía por Bilbao en lugar de por Palencia el ministro le dió la razón. Pero meses más tarde este proyecto a vuelto a caer.

Público.es, 12/08/2010, [www.publico.es/dinero/331823/cantabria-firma-la-llegada-del-ave](http://www.publico.es/dinero/331823/cantabria-firma-la-llegada-del-ave)

CincoDías.com, 17/09/2011 "Blanco dice que el AVE a Cantabria no se puede acometer en el actual contexto económico"

27 La renuncia portuguesa a la línea de alta velocidad ferroviaria Extremadura-Lisboa deja sin sentido la parte española Madrid-Extremadura, aunque no terminan de admitirlo públicamente.

28 El tramo Marchena-Málaga estaba ya en obras pero el Sevilla-Marchena, más complejo y caro no había arrancado

En el caso de la Y vasca, en 2010 se ralentizó (los últimos meses del año se llegaron a parar algunos tramos) y 2011 ha continuado, pero con presupuesto moderado<sup>29</sup>. Puede ser que el gobierno haya decidido terminar la Y vasca construyéndola a un ritmo menor mientras no mejore su solvencia, o puede que estén aplazando la decisión de pararlo. Manteniendo las obras hasta el final de su mandato dejan la responsabilidad de un posible abandono sobre la espalda del próximo gobierno. Si ya eran conscientes de que la nueva situación económica hacía inviable la construcción de la Y vasca se habrán tirado a la papelera “tan solo” unos cuantos millones más (y se habrá causado “poco más” daño).

Ante la renuncia de la derecha de Portugal a construir la línea Extremadura-Lisboa José Blanco dijo en tono acusatorio que si aquí ganara la derecha los AVE no se harían y se responsabilizaría a la herencia económica recibida de Zapatero<sup>30</sup>. Desde entonces hemos oído tanto desde el PP como desde el PSOE más comentarios que apuntan en ese sentido<sup>31</sup>. Y la mitad de la confirmación ha sido 3 días antes de las elecciones con la denuncia del portavoz del PP en la Comisión de Fomento del Congreso de que el Ministerio de Fomento oculta un agujero de 14.000 millones para la próxima legislatura<sup>32</sup>.

Por eso, creo que es probable que el nuevo gobierno revise el proyecto de Y vasca y lo deje en suspenso. Pero no sabemos lo que decidirán y para acercarse a adivinarlo hay que tener en cuenta otras consideraciones aparte de la lógica económica.

*El tiempo de la globalización ha pasado, y el TAV era el modo de transporte que lo identificaba*

*Viéndolo en perspectiva, con la crisis, la época en que el proceso de globalización era la tendencia económica determinante a dado paso a otra. Si antes el TAV se presentaba como el metro global, el pincel que ponía a unas ciudades en el mapa y excluía otras, ahora entramos en una era en que es la deuda externa la que pone a cada cual en su sitio.*

Y no cuesta mucho imaginar (conociendo la historia de America Latina de hace tres décadas, y viendo quienes son los vencedores de esta crisis) que el TAV y todas las inútiles infraestructuras hermanas que caían del cielo eran una estrategia urdida por los mismos vencedores de la época anterior para hipotecar por entero a los países en que la población no pudiera evitar la colaboración de los gobernantes locales.

Los cuatro últimos años estamos viendo atónitos cómo los gobiernos priorizan los recortes sociales frente a los de grandes infraestructuras, pero aún así, por mucho que ahorremos en sanidad, comida y otros lujos, si la recesión económica continúa a medio y largo plazo como auguran los análisis más creíbles<sup>33</sup> ni todo el oro del país será suficiente para proseguir las obras faraónicas.

---

19/06/2011 [www.elpais.com/articulo/andalucia/recortes/aplazan/AVE/andaluz/elpepu/20110619elpand\\_1/Tes](http://www.elpais.com/articulo/andalucia/recortes/aplazan/AVE/andaluz/elpepu/20110619elpand_1/Tes)

29 Respecto al que sería si fuese a toda marcha. Dice la prensa que Adif esta gastando de fondos propios, por encima de los 133 millones de euros asignados para este año al tramo Vitoria-Bilbao en los presupuestos generales del estado, pero supongo que tampoco será mucho más.

30 Blanco: El AVE puede tener algún problema si Portugal paraliza el trazado. ABC 17/5/2011

31 Odón Elorza ha vuelto a ondear ese fantasma en la campaña electoral para la elecciones generales: El mundo, 2011-11-10 “Sin Rubalcaba no se puede garantizar el TAV 'en tiempo y forma’”. Antonio Vázquez cabeza de lista del PP de Zamora ha mostrado su temor de que por falta de financiación no se puedan cumplir los plazos del Tren de Alta Velocidad a Galicia por Zamora [www.abc.es/agencias/noticia.asp?noticia=1005031](http://www.abc.es/agencias/noticia.asp?noticia=1005031)

32 [www.eleconomista.es/economia/noticias/3536723/11/11/Fomento-oculta-un-agujero-de-14000-millones-para-la-proxima-legislatura.html](http://www.eleconomista.es/economia/noticias/3536723/11/11/Fomento-oculta-un-agujero-de-14000-millones-para-la-proxima-legislatura.html)  
Andrés Ayala sugiere que el gobierno del PSOE ha tenido una estrategia deliberada de acelerar el endeudamiento para dejar un problema mayor al futuro gobierno del PP. Lo cual sería una irresponsabilidad para con la sociedad, pero creíble por parte de unos dirigentes acomodados durante años en la dinámica de expolio de recursos territoriales y financieros que ha sumido a la sociedad décadas de deuda pública y privada y con la base material de la vida mermada.

33 Pasado el techo del petróleo a partir de ahora su extracción es cada vez más difícil, por lo que habrá cada vez menos disponibilidad de lo que era el combustible fundamental de una economía acelerada. Otras alternativas energéticas lo van sustituyendo pero no pueden igualar al caudaloso chorro de petróleo barato quemado en las últimas décadas. Ver [www.crisisenergetica.org](http://www.crisisenergetica.org) Esto tendría su interpretación desde el punto de vista financiero en que se ha pinchado la burbuja de las expectativas de crecimiento exponencial basadas en la anterior experiencia de creciente suministro de petróleo barato. Y es compatible con la acusación de que “quienes han generado la crisis no la están pagando”, o incluso la han provocado para sumirnos en mayor desigualdad, tanto a nivel social (bancos versus desahuciados) como entre Estados (Alemania versus países quebrados/rescatados/intervenidos). El resultado es que, aunque al margen del petróleo se volviera al crecimiento anterior la deuda externa ya tiene hipotecada España para varias décadas. La denuncian como deuda ilegítima [www.diagonalperiodico.net/Viviendo-en-deudocracia.html](http://www.diagonalperiodico.net/Viviendo-en-deudocracia.html)

Pero también es plausible que el próximo gobierno renuncie al ramal de Gipuzcoa y mantenga el ramal Vitoria-Bilbao (cumpliendo al menos el objetivo de vertebrar España<sup>34</sup>). Con la opción de construir accesos provisionales a las capitales puede que falte poco más de la mitad (realizado entre el 31'5% y el 46'4%).



1 de diciembre de 2011

© copyleft Copyleft (copyright al revés), se permite la copia, modificación y difusión de este texto<sup>35</sup> con la condición de permitirlo también en las copias y versiones modificadas.

34 “Estamos cosiendo España con hilos de acero. Esa es la verdadera forma de hacer país, de defender la unidad de España: coserla con hilos de acero.” sentenció Magdalena Álvarez siendo Ministra de Fomento, en mayo de 2008 [www.elcomercio.es/gijon/20080511/politica/estamos-cosiendo-espana-cables-20080511.html](http://www.elcomercio.es/gijon/20080511/politica/estamos-cosiendo-espana-cables-20080511.html)

35 Archivo [www.sindominio.net/ahtezar/ComoVaEITAV/La\\_Y\\_vasca\\_Cuestionada.odt](http://www.sindominio.net/ahtezar/ComoVaEITAV/La_Y_vasca_Cuestionada.odt) [también .pdf]