

NOTA DE PRENSA  
30/07/2020

## **LA AIReF CONSTATA EL FUERTE ESFUERZO INVERSOR EN LA ALTA VELOCIDAD FRENTE A UNA INVERSIÓN INSUFICIENTE EN CERCANÍAS Y PROPONE PONER EL FOCO EN LOS CRITERIOS DE MOVILIDAD**

- La Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal explica que España ha construido una red de Alta Velocidad más extensa que otros países a un coste no superior, pero sin tener en cuenta criterios de movilidad
- La Institución afirma que la operación global de las líneas de alta velocidad ferroviaria es rentable en España, aunque sin recuperar la inversión y se identifican además notables diferencias entre los cuatro corredores
- Los beneficios sociales no compensan los costes fijos de la construcción y no ofrecen seguridad en escenarios sujetos a incertidumbre y en los que el coste de oportunidad de los fondos públicos es elevado
- La Alta Velocidad ha supuesto importantes mejoras en tiempos de viaje y ahorros en coste generalizado de transporte para todas las provincias, pero ha contribuido a un aumento de las disparidades provinciales
- La AIReF propone evaluar las actuaciones pendientes de Alta Velocidad, establecer un marco normativo y regulatorio que permita incrementar la intensidad de uso de la red y priorizar los proyectos
- La institución concluye que la inversión en Cercanías ha sido insuficiente, para un servicio ferroviario que acumular el 90% de los usuarios del ferrocarril en España
- Propone integrar su gestión y planificación en los consorcios o autoridades de transporte, redefinir la financiación del transporte metropolitano y crear un mecanismo con criterios de asignación equitativos para el conjunto de las áreas metropolitanas españolas
- Propone también acometer un proceso de reflexión sobre el mejor reparto de competencias en el transporte metropolitano

## NOTA DE PRENSA 30/07/2020

**La Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) publicó hoy el estudio ‘Infraestructuras de transporte’ de la segunda fase del Spending Review, en el que constata el fuerte esfuerzo inversor realizado en los últimos 35 años Alta Velocidad en España, frente a una inversión insuficiente en Cercanías, pese al fuerte incremento de la demanda de este servicio que es, además, el más utilizado en España. La Institución propone poner el foco en los criterios de movilidad para conseguir una provisión eficiente de infraestructuras capaces de satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y el sistema económico, con un gasto racional de recursos.**

En el estudio, la AIReF afirma que España cuenta con la segunda red de Alta Velocidad ferroviaria más extensa del mundo, con 3.086 km, por delante de la de cualquier otro país europeo y solo por detrás de la de China. Sin embargo, su intensidad de uso es la más baja de todos los países con una red significativa de alta velocidad. Para desplegar esta red se han invertido más de 55.888 millones de euros, de los que 14.086 millones (un 25,2%) se han costado con financiación europea. Otros 15.858 millones han pasado a ser deuda de ADIF Alta Velocidad, la entidad pública empresarial creada para financiar las inversiones y cuyos niveles de déficit y deuda no computan en las cuentas nacionales.

España ha construido su red de Alta Velocidad con costes no superiores al promedio europeo e internacional. El coste medio de construcción de las líneas de alta velocidad en España es de 14,7 millones de euros por kilómetro y de 15,3 millones si se incluyen también las estaciones.

La operación global de las líneas de Alta Velocidad ferroviaria es rentable sin considerar la inversión, aunque se identifican notables diferencias entre los cuatro corredores. La operación del corredor Norte es, de momento, deficitaria, pero en el cómputo global, tanto RENFE como ADIF tienen resultados positivos que no han dejado de mejorar año a año debido al incremento del número de pasajeros.

La Alta Velocidad ha supuesto importantes mejoras en tiempos de viaje y ahorros en coste generalizado de transporte para todas las provincias peninsulares. Sin embargo, ha contribuido a un aumento de las disparidades provinciales y no se observa un aumento de la cohesión social.

Se ha realizado una evaluación ex post de los 4 corredores de Alta Velocidad ferroviaria utilizando la metodología del análisis coste beneficio. Los resultados globales muestran rentabilidades socioeconómicas entre nulas y mínimas en todos los corredores. Los beneficios sociales no compensan los costes fijos de la construcción y no ofrecen seguridad en escenarios sujetos a incertidumbre y en los que el coste de oportunidad de los fondos públicos es elevado.

## **NOTA DE PRENSA** **30/07/2020**

Además, se han realizado análisis de sensibilidad para despejar la incertidumbre respecto a la futura evolución de variables que condicionan la rentabilidad socioeconómica de las líneas. El previsible incremento de la demanda como resultado de la liberalización del mercado ferroviario o una hipotética e improbable prohibición de vuelos peninsulares mejorarían los resultados, pero solo ligeramente.

Completar nuevas líneas de Alta Velocidad exigiría inversiones muy altas. El vigente Plan de Infraestructuras planificó una red de Alta Velocidad de 8.740 km, por lo que quedarían por construir 5.654 km, lo que implicaría una inversión mínima de 73.000 millones de euros adicionales a los 55.888 ya invertidos.

En este contexto, la AIReF propone evaluar las actuaciones pendientes en Alta Velocidad ferroviaria, teniendo presentes los costes ya incurridos, así como la demanda esperable partiendo de los datos reales de viajes en las líneas en operación y de alternativas de inversión para resolver los problemas de movilidad. Además, plantea establecer un marco normativo y regulatorio que permita incrementar la intensidad de uso de la red de alta velocidad, única forma de aumentar la rentabilidad social de las inversiones realizadas, así como priorizar los proyectos pendientes de ejecutar.

### **Cercanías**

Cercanías es, con mucha diferencia, el servicio ferroviario más utilizado en España, pues desplazó 562,2 millones de viajeros en 2018, que suponen el 90% de todos los usuarios del ferrocarril. El servicio está dividido en 12 núcleos muy heterogéneos en longitud, número de líneas y usuarios. Madrid y Barcelona concentran el 86% de los viajeros y el 34% de la red. Pese a la relevancia del número de usuarios, la inversión total en Cercanías en el período 1990-2018 se ha limitado a 3.600 millones de euros, cifra que contrasta con los 55.888 millones de euros invertidos en Alta Velocidad en el mismo periodo, pese a que solo acumuló 30 millones de viajeros en 2018, un 4,8% del total de pasajeros en ferrocarril.

El número de viajes en Cercanías prácticamente se ha duplicado desde 1990, a pesar de la escasa inversión que ha recibido el sistema. La crisis económica redujo la demanda, que no comenzó a remontar hasta 2014, impulsada por el aumento de pasajeros en Madrid y Barcelona, pues la mayor parte del resto de núcleos han continuado perdiendo viajeros en el periodo 2013-2018.

Una de las particularidades de la gobernanza de las Cercanías es su falta de integración plena en los consorcios o autoridades de transporte público que carecen, por tanto, de competencias en la gestión de frecuencias y horarios de los servicios ferroviarios, en las tarifas o en las inversiones en infraestructuras. Es una situación anómala respecto al resto de los modos de transporte, que han cedido sus competencias a los consorcios para lograr una gestión coordinada y más eficiente. Se han analizado los planes de los tres principales núcleos de Cercanías (Barcelona, Madrid y Valencia) redactados entre

## **NOTA DE PRENSA 30/07/2020**

2007 y 2009 que planificaron una inversión conjunta de 12.400 millones de euros, de los que se han gastado únicamente 701 millones, es decir un 5,5%.

En este contexto, la AIReF propone integrar de forma efectiva la gestión y planificación del servicio de Cercanías y de sus infraestructuras en los consorcios o autoridades de transporte público; redefinir la financiación del transporte metropolitano siguiendo las recomendaciones del Spending Review Evaluación de estrategia y procedimiento de las subvenciones y creando un mecanismo con criterios de asignación equitativos para el conjunto de las áreas metropolitanas españolas; y reforzar el servicio de Cercanías de acuerdo con el nuevo marco de Evaluación y Priorización de proyectos. Asimismo, propone iniciar un proceso de reflexión sobre el reparto de competencias en el transporte metropolitano.

**Consulta aquí la Nota de Prensa general sobre el Estudio de Infraestructuras del Transporte**

**Consulta aquí la Nota de prensa sobre los Hallazgos y Propuestas de las Subvenciones al Transporte Aéreo de los Residentes en Territorios Extra Peninsulares**