PASADO DE ROSCA

Los costes de la alta velocidad

Bernar Freiría

Anatematizar la iniciativa privada, o destruir lo público por favorecerla, no es una opción. Por eso, la aparición de operadores privados en las líneas de ferrocarril no puede condenarse sin más. Es bueno favorecer la libre competencia para abaratar el transporte. Pero en el caso de los ferrocarriles hay que medir muy bien las consecuencias de lo que se va a hacer antes de hacerlo. Multiplicar por dos el tráfico de ferrocarril al entrar nuevos operadores exigía que se hubiera calculado con precisión —cosa que no se hizo, y ya llegamos trágicamente tarde— el incremento de costes de mantenimiento de la línea.

El Estado tiene la obligación de proveer infraestructuras y servicios que faciliten la movilidad. Las carreteras y la mayor parte de las autovías y autopistas se sufragan con fondos públicos que provienen de los impuestos, esto es, de todos los ciudadanos. Es innegable que los transportistas obtienen beneficios usando esas infraestructuras proporcionadas por el Estado. Pero las carreteras son usadas también por los ciudadanos; eso justifica que su construcción y mantenimiento sean sufragados por el Estado. No se puede excluir, sin embargo, que los que transportan mercancías pagasen un canon específico, porque el deterioro de las carreteras se acentúa por el tránsito de los vehículos pesados que utilizan.

En cambio, el caso del tren es muy distinto. Por las vías férreas no circulamos los ciudadanos particulares con nuestros vehículos. Es asumible que se sufraguen con los impuestos las infraestructuras ferroviarias cuando, como era el caso, la empresa titular de las infraestructuras y de los ferrocarriles —RENFE hasta hace poco— es de titularidad estatal. Ahora operan también empresas privadas, tanto en el transporte de mercancías como en el de pasajeros, y había que calcular cuál iba a ser el incremento necesario de los gastos en mantenimiento de las infraestructuras para repercutirlo a esas empresas, incluyendo a RENFE para no incurrir en competencia desleal. No se trata de que las empresas ferroviarias sufraguen la totalidad de los gastos de mantenimiento de la vía, el Estado puede hacerse cargo de parte de ellos porque el transporte es un servicio esencial que debe atender. Pero tampoco es justo que las ganancias de las compañías privadas se subvencionen con los impuestos de los españoles. Las empresas concurrentes deben pagar a Adif —la actual titular de las infraestructuras ferroviarias españolas— un canon por el consumo de energía eléctrica de la catenaria y por la utilización de las vías y su mantenimiento. Pero eso requería haber realizado un serio estudio previo del incremento de los costes de mantenimiento debido al uso intensivo de las infraestructuras. Ese estudio serviría también para establecer un plan coherente y fiable de ese mantenimiento. Así

se habría evitado la actual fragilidad del sistema viario de la alta velocidad como resultado de la práctica duplicación de la circulación de trenes y de pasajeros. Por el contrario, la Fiscalía Europea ha iniciado una investigación por una posible malversación de fondos europeos destinados a la renovación a fondo de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

Lo que no es de recibo es que no se hayan calculado con rigor los incrementos de costes de mantenimiento una vez que las empresas privadas concurrieran al mercado del transporte y no se haya mantenido la vía en condiciones de seguridad. Todo indica que se ha improvisado en gran medida la privatización y se ha incurrido en la dejadez. Con trenes que circulan a 300 kilómetros por hora, la seguridad y la fiabilidad deben orientar las decisiones desde el comienzo. Una política ferroviaria responsable debe hacer compatibles precios accesibles, competencia leal y mantenimiento adecuado. Favorecer lo privado solo tiene sentido si no compromete ni la seguridad ni el patrimonio público al trasladar injustificadamente sus costes al contribuyente.

Publicado en La opinión de Murcia el 08/11/2026.