

# Siete razones económicas para exigir un AVE soterrado en su acceso a Granada



Las dificultades geográficas del trazado, las consecuencias en necesidades de inversión y la falta de prioridad política han generado retrasos en la aprobación y ejecución de la llegada del AVE a Granada. Paralelamente la red de alta velocidad se encuentra en un elevado nivel de desarrollo en el resto del país. El tramo final de acceso a la ciudad está también generando dudas sobre su adecuada ejecución.

Distintos colectivos vecinales reclaman que la vía ferroviaria sea subterránea en su acceso a la ciudad (soterrada). Sin embargo, las instituciones responsables del proyecto mantienen el proyecto en superficie alegando que el sobrecoste económico de esa alternativa la hacen inviable en el momento actual. El proyecto actual conlleva un paso del tren en zanja o en superficie junto con el reforzamiento de vías, postes, cables y muros de cierre.

La argumentación de los costes podría no estar considerando suficientemente las implicaciones económicas indirectas de un trazado soterrado: generando beneficios económicos para la ciudad, sus vecinos y las propias administraciones públicas. Se señalan aquí siete razones económicas a favor de una alternativa soterrada.

**1. Por el incremento en los niveles de seguridad: menos riesgo de accidentes y sabotajes.** Una vía de alta velocidad en la ciudad requiere de una muy importante inversión mantenida en el tiempo en cámaras de seguridad, accesos restringidos, pasos protegidos, etc. Incluso con esos niveles de inversión, la eficacia en seguridad será necesariamente menor que la del soterramiento. Los costes en seguridad vial, accidentes peatonales, vandalismo, sabotajes e incluso en posibles acciones terroristas serán indudablemente menores en la alternativa soterrada.

**2. Por la generación de nuevos espacios para la ciudad: más parques y zonas de ocio, comerciales y esparcimiento.** La zona sobre la vía subterránea no puede usarse para construcciones, pero genera zonas de boulevard que permiten un aprovechamiento integral para parques, instalaciones deportivas, terrazas, exposiciones comerciales o culturales, etc. Las intervenciones urbanísticas para generación de espacios de esparcimiento en ciudades modernas (ej. Bilbao, Valencia, Barcelona) han rehabilitado ciudades completas y han contado con un respaldo masivo de vecinos y visitantes en forma de utilización e interés por esos nuevos espacios. Las concesiones e ingresos de los servicios asociados pueden ser también una fuente de ingresos complementaria para la Administración.

**J. ALBERTO ARAGÓN CORREA**  
PROFESSOR OF MANAGEMENT, UNIVERSITY  
OF SURREY (REINO UNIDO)  
CATEDRÁTICO DE ORGANIZACIÓN DE EMPRESAS,  
UNIVERSIDAD DE GRANADA

Una obra como ésta implica una oportunidad relevante para hacer mejoras importantes en una ciudad y una ocasión para que los dirigentes políticos dejen una huella histórica en la ciudad

**3. Por la revalorización de la propiedad estatal, municipal y vecinal en las zonas colindantes: incremento del valor de fincas, instalaciones y viviendas.** La calidad estética y de servicios de la intervención soterrada necesariamente revalorizaría cualquier propiedad inmobiliaria cercana a la misma. La revalorización es buena para las viviendas de la zona, pero también, y es especialmente importante considerarlo aquí, para las propias instalaciones ferroviarias que son de propiedad estatal (ej. la estación o talleres) y su posible explotación comercial, e indirectamente aumenta los tributos municipales recibidos por el gobierno local y la Administración estatal.

**4. Por la reducción de los impactos ambientales: menos ruido, más paisaje y tráfico más fluido.** Los trenes de alta velocidad en superficie generan un importante nivel de ruido, incrementado con la velocidad de tránsito de los mismos y su frecuencia. Adicionalmente, el impacto visual negativo de vías, cables y elementos de seguridad es notorio si se compara con la alternativa soterrada. Este aspecto es relevante en una ciudad con importantes referencias paisajísticas tales como Sierra Nevada, Vega, o Alhambra. Adicionalmente mantener vías en superficie dificulta aliviar el tráfico con viales

de conexión o carriles reservados. Las inversiones para reducir los impactos ambientales negativos de una vía en superficie deberán ser muy considerables y no conseguirán en cualquier caso la eficacia de un soterramiento, además de requerir gastos de mantenimientos. Los costes ambientales son evaluables económicamente en sus daños a la salud, a la actividad económica y al valor de las propiedades afectadas.

**5. Por la generación de un aumento en actividades económicas en zonas de referencia: más trabajos (y más cobro de impuestos).** Mientras que el trazado en superficie necesariamente imposibilita el desarrollo de actividades en esas superficies y dificulta la posibilidad de hacerlo en las zonas limítrofes, la alternativa soterrada por el contrario supone normalmente un incentivo importante a la aparición de nuevas actividades económicas en las zonas rehabilitadas y sus alrededores.

**6. Por su efecto positivo en la redistribución de riqueza: financiación estatal y beneficios vinculados a zonas locales deprimidas.** El soterramiento es claramente económicamente rentable para vecinos y municipio, mientras que la administración estatal podría asumir el incremento del coste como razonable dentro del volumen global de la inversión de la obra, especialmente considerando las implicaciones sociales del mismo en la zona y sus beneficios económicos indirectos y compensando, aunque sea parcialmente, el retraso en su ejecución.

**7. Por las implicaciones estratégicas a largo plazo de la inversión: oportunidad histórica.** La inversión en superficie sería también elevada en cualquier caso y, por tanto, previsiblemente requerirá unos plazos de amortización amplios. Resulta difícil imaginar una decisión en el corto y medio plazo para que el proyecto se altere. Estamos ante una inversión estructural de muy largo recorrido y la alternativa soterrada aumentará su rentabilidad conforme pase el tiempo.

En definitiva, una obra como ésta implica una oportunidad relevante para hacer mejoras importantes en una ciudad y una ocasión para que los dirigentes políticos dejen una huella histórica en la ciudad. La inversión actual supone una importante dificultad a considerar, pero los beneficios económicos extendidos en el tiempo pueden compensar el esfuerzo. Estas oportunidades son difíciles de encontrar y el proyecto se debe considerar como una opción estratégica relevante.