

Enric Juliana

Demografía, trenes y política. Cincuenta millones con las costuras tensas

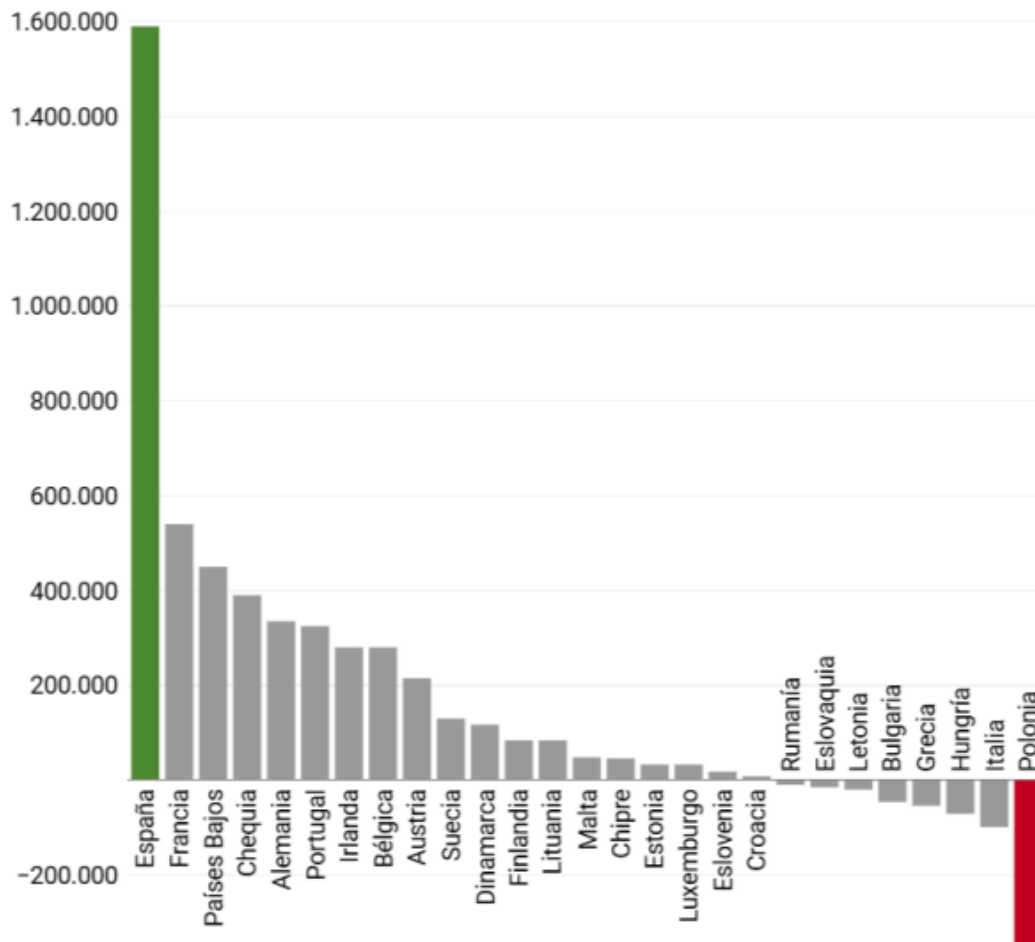
La Vanguardia/Penínsulas, 3 de febrero de 2026.

España ha alcanzado ya los cincuenta millones de habitantes. Las estadísticas del INE reflejarán pronto esa cifra, que podemos dar por segura con la reciente decisión del Gobierno de regularizar a quinientos mil inmigrantes. España crece y amplía su base laboral. España y Portugal son estos momentos los dos países europeos que más están ensanchando su base laboral. El crecimiento demográfico español ha ido ganando aceleración en los últimos veinticinco años y se concentra en un 89% en el litoral mediterráneo y en la región metropolitana de Madrid. Junto con Francia, España es el país europeo que más ha visto crecer la población, considerando la reunificación alemana un capítulo aparte. En el otro extremo se hallan Polonia, Italia y Hungría.

Después de los momentos más críticos de la epidemia, la población española ha crecido 1,6 millones de habitantes (2022-2025), la mayoría de ellos provenientes de Latinoamérica, cifra que supera con creces los registros de los demás países de la Unión. Presten atención al siguiente gráfico del Eurostat, la oficina estadística de la Unión Europea.

Cambio total de población en los países de la UE 2022-2025

Variación de la población residente entre el 1 de enero de 2022 y el 1 de enero de 2025, en número absoluto de personas



Cambio total de población en los países de la UE 2022-2025

España rompe techos. Polonia, Italia, Hungría, Grecia y otros tres países del antiguo glacis soviético (Bulgaria y Letonia y Eslovaquia) pierden habitantes. Decrecen. Italia intenta reaccionar, [como explicaba Francesco Olivo este pasado domingo](#) en *La Vanguardia*, con una doble política: de día se mantiene el discurso duro contra la inmigración para satisfacer al electorado del actual bloque dominante, y de noche se dejan entrar lotes de inmigrantes, sin ruido en los telediarios, para atender la demanda de mano de obra de la industria, especialmente concentrada en el norte. “*Non sappia la tua sinistra ciò che fa la tua destra*”. Quizá un día veremos esta política en España.

Inmigrantes, turismo y energías renovables. Gente, más gente, en la región de Madrid y en el litoral mediterráneo. Más aerogeneradores y placas fotovoltaicas en el interior despoblado. España acelera, el Ibex bate records, pero las costuras se están tensando peligrosamente. Faltan viviendas, los alquileres son inaccesibles para muchos jóvenes y para los trabajadores con los salarios más bajos, reaparece el chabolismo en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, en abril del año pasado colapsó la red eléctrica por problemas de estabilidad no del todo aclarados, que han obligado a aumentar el consumo de gas como zócalo de seguridad. Y ahora está entrando en crisis el sistema ferroviario después de los accidentes de Adamuz y Gelida, trágicamente encadenados hace dos semanas. Alta velocidad y cercanías. La doble crisis ferroviaria puede tener efectos políticos determinantes.

“Los costuras están muy tensas, demasiado tensas”, apunta el geógrafo Santiago Fernández Muñoz, profesor de la universidad Carlos III, director del informe de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) sobre la inversión pública en infraestructuras de transporte –un informe con fecha julio del 2020 que está siendo muy citado estos días-, y buen conocedor de la negociación con Bruselas de los fondos de recuperación europea, frente en el que trabajó desde Moncloa tras la epidemia. El profesor Fernández Muñoz, que viene colaborando con el boletín *Penínsulas* desde hace meses, toma hoy la palabra: “Las costuras están demasiado tensas”.

Estuvimos conversando el pasado viernes en Madrid y este es su diagnóstico sobre el actual encadenamiento crítico: “La situación del mercado de la vivienda no es sostenible. Salimos mal de la última burbuja inmobiliaria y ahora volvemos a estar en dificultades. No hay soluciones mágicas, pero la carestía de la vivienda se agrava. El apagón eléctrico puede retardar un mayor desarrollo de las energías renovables, si estas no forman parte del sistema estabilizador de la red. Y ahora estamos viendo con toda su crudeza el desajuste de la inversión en alta velocidad ferroviaria y trenes de cercanías. No debo especular sobre lo que ha ocurrido en Adamuz, pero habrá que garantizar un irreprochable mantenimiento de cuatro mil kilómetros de alta velocidad, la mayor red de Europa. Más mantenimiento y mejora urgente del transporte ferroviario en unas áreas metropolitanas que están creciendo al galope. España está aumentando la población en medio millón de personas al año. El INE estima que la población aumentará con toda seguridad en dos millones y medio de

personas más hasta 2030. Hay que reforzar las costuras o el país se puede instalar en una sensación permanente de colapso, pese a los buenos datos de la economía”.

El informe de la AIReF, que usted dirigió, está siendo muy citado estos días, como prueba de cargo. Demasiado dinero para la alta velocidad, demasiado poco para las cercanías. Sin embargo en este país hace unos años no era muy popular cuestionar las inversiones en alta velocidad.

No, no lo era y sigue sin serlo. Es muy difícil políticamente parar las inversiones en nuevas líneas de Alta Velocidad para destinar los recursos a otras prioridades.

La consigna una estación del AVE en cada capital de provincia, lanzada por el primer Gobierno de José María Aznar como emblema de un ambicioso proyecto de modernización y reunificación nacional, cautivó a las clases medias. Se ha discutido mucho sobre la palabra populismo en España. ¿Fue populista prometer AVE para todos? Si una capital de provincia quedaba fuera o se veía en la cola del listado de obras había un drama. ¿Ha sido un error estratégico esa red de cuatro mil kilómetros?

España ha hecho un gran esfuerzo en infraestructuras de transporte, con picos de inversión entre los años 2005 y 2009, antes de los estragos de la crisis. En las últimas décadas, España ha sido el país europeo que más ha gastado en infraestructuras del transporte en comparación con Alemania, Francia e Italia. La inversión ha sido un 42% superior a la de Francia, el doble que la de Alemania y un 62% más grande que Italia. Esta era la primera conclusión del informe de la AIReF. España se puso primero al día, con la ayuda de la Unión Europea y después superamos a los grandes países en calidad y cantidad de infraestructuras. El AVE ha reducido las distancias interiores. España está hoy mucho mejor comunicada, esto es indudable. Llegamos a la conclusión de que las líneas de AVE han reducido significativamente el tiempo de viaje entre provincias. También ha habido una clara reducción de los costes de viaje. Pero el mismo informe señala que el AVE no ha logrado mejorar la cohesión territorial. La alta velocidad ha beneficiado a las capitales de provincia que ya tenían una situación más ventajosa, empezando por Madrid. Entre los dos polos de

una línea de alta velocidad siempre gana el más fuerte. Madrid ha sido la gran ganadora. Hablemos de costes. El coste medio de construcción de líneas de alta velocidad en España ha sido de 15,3 millones de euros por kilómetro, contando las estaciones, un precio inferior al de otros países. El corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona es rentable. El corredor sur se aproxima a la rentabilidad. El corredor de levante y los corredores del norte (inacabados) se hallan más lejos de la rentabilidad. El país lleva invertidos 65.000 millones de euros en la alta velocidad, cifra que multiplica por quince lo invertido en las redes de cercanías, cuyas costuras están reventando por el aumento de la población.

Cincuenta millones de habitantes. Buena parte de la población que se está incorporando al censo y al mercado laboral usa mucho más el metro y los trenes de cercanías que el AVE.

No solo eso. El encarecimiento de los precios de la vivienda empuja cada vez a más gente a vivir lejos de los centros metropolitanos. Es una dinámica que ya se ha experimentado fuertemente en otros países. Crece la población y se expanden las regiones metropolitanas, que no pueden funcionar sin buenas redes de transporte. En 1992 la prioridad era articular España. Hoy la prioridad deben de ser las mallas de España. El cuello de botella está ahí. No se puede someter a la gente al tormento de un transporte metropolitano ineficiente. El problema en Catalunya es grave. Llevan varios años invirtiendo más, se han comprado nuevos trenes, pero los efectos tardarán en consolidarse. La gran crisis financiera del 2008 paralizó demasiadas cosas en este país y pese al tiempo transcurrido, no nos hemos recuperado. Vino después la epidemia y congeló la movilidad. El país ha recuperado el pulso, lo está acelerando y ahora los problemas acumulados adquieren toda su crudeza.

Se dice que hay más accidentes orográficos entre Irún y Cádiz, que entre París y Moscú. España se ha gastado mucho dinero en domar la orografía y ahora se le puede desbocar la demografía. ¿Es esta la conclusión?

El estudio aportaba evidencias que sólo para mantener el nivel de servicio que ahora nos prestan las autovías, vías y demás infraestructuras era imprescindible incrementar de forma relevante el gasto en mantenimiento. En el Plan de Recuperación incluso se acordó con la Comisión Europea implementar un pago por uso en las carreteras para poder abordar los

gastos de mantenimiento, pero no ha sido viable aprobarlo. Mi conclusión es que se necesita inversión, variando las prioridades. Se están tensando demasiado las costuras. España necesita mantenimiento, redes y mallas.

Ayer Adif pidió la suspensión del AVE Madrid-Barcelona a partir de las ocho de la tarde, para garantizar un buen mantenimiento de la red. Es una medida que se plantea por tiempo indefinido. Eso significa cercenar el puente ferroviario Madrid-Barcelona, la línea más rentable de la alta velocidad. Las agendas y los ritmos de trabajo de miles de personas se van a ver afectados. La cuestión del mantenimiento emerge ahora con toda su crudeza.

Estaba claro que el accidente de Adamuz obligaría a revisar los protocolos de mantenimiento de la red. Pasan más trenes, pese a que la infraestructura permite mucha más frecuencia, pero el desgaste de la red es mayor. La línea Madrid-Barcelona es con diferencia la más concurrida y es clave para que el país que funcione como un reloj.

Hay que gastar más en mantenimiento, la gente se ha acostumbrado a billetes de alta velocidad más baratos, Ouigo e Iryo (ferrocarriles estatales franceses e italianos) van a pelear para que no les aumenten el canon de mantenimiento, y a la vez hay que seguir invirtiendo más en Cercanías. ¿De dónde saldrá el dinero?

España presenta en estos momentos un déficit del 2,4%, más bajo que el de Alemania, la mitad que el de Francia. Recordemos aquellos tiempos en que cada día estábamos pendientes de la prima de riesgo. ¿Es lógico mantener un déficit del 2,4% en 2025 y del 2% en 2027 o quizás tendría sentido aumentarlo para multiplicar la inversión en vivienda, innovación e infraestructuras cuando las costuras están tan tensas?

Manda siempre el área económica del Gobierno.

Desde la llegada de Pedro Sánchez a la presidencia, los ministros del área económica - Economía, Hacienda y Seguridad Social-, han mandado mucho. Sabían lo que querían, tenían pensamiento estratégico y han sabido imponer sus objetivos. Los resultados están a la vista. También había objetivos claros en el ámbito de la energía. No ha ocurrido lo mismo

con las infraestructuras y la política territorial. Nadia Calviño preside ahora el Banco Europeo de Inversiones. María Jesús Montero es la número dos del PSOE. José Luis Escrivá preside el Banco de España, y Teresa Rivera es vicepresidenta de la Comisión Europea. No ha ocurrido lo mismo en el área de infraestructuras ni tampoco la política territorial ha sido el centro de gravedad estos años.

José Luis Ábalos está en la cárcel. Su sucesora, Raquel Sánchez, preside Paradores, y a Óscar Puente le acaba de estallar una crisis monumental cuando intentaba perfilarse como ministro fuerte e incluso como posible sucesor de Sánchez. ¿La Geografía se ha vengado del Gobierno?

La Geografía cada vez cuenta más. Esa ya es una verdad indiscutible. Y España necesita mantenimiento, redes, mallas y política territorial.