

EL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD EN ESPAÑA Y OTROS PAÍSES EUROPEOS: UN ANÁLISIS COMPARATIVO

Carlos LÉRIDA NAVARRO

Universidad Autónoma de Madrid

Gustavo NOMBELA

Universidad Complutense de Madrid

José Manuel TRÁNCHEZ MARTÍN

UNED

La apuesta estratégica de España por construir una extensa red ferroviaria de alta velocidad ha llevado al país a tener actualmente la mayor red de Europa en longitud de líneas de alta velocidad. Las inversiones para crear esta extensa red ferroviaria han supuesto un enorme esfuerzo presupuestario acometido desde los años noventa, y que se estima en un gasto que supera los 61.000 millones de euros constantes de 2018 (incluyendo inversiones en infraestructura y adquisición de material rodante).

Un factor explicativo de este enorme desarrollo de la alta velocidad en España es el equilibrio político-administrativo entre el Gobierno central y las CC. AA., que han ejercido de forma constante una presión para conseguir inversiones de alta velocidad en sus territorios para lograr conexiones directas con Madrid. En el caso de Francia, la planificación estratégica ferroviaria desarrollada en los años noventa había llevado a una red de alta velocidad prevista mayor que para el caso de España, con un elevado número de nuevas líneas de alta velocidad (hasta 16) para conectar las regiones con París, en una red de estructura centro-radial. La introducción de una mayor racionalización económica en la planificación llevó a la red francesa a desarrollar únicamente seis grandes líneas, y a establecer un ritmo inversor muy por debajo del caso español.

Los casos de Alemania e Italia muestran importantes diferencias con España y Francia, ya que en ambos países se ha dado prioridad a la modernización de la red convencional ya existente para permitir su utilización por trenes de alta velocidad. La distribución geográfica de la población en Alemania e Italia ha favorecido el desarrollo de redes con una configuración distinta, al no conectar únicamente enormes núcleos de población, sino unir un mayor número de ciudades de tamaño mediano y grande, lo cual lleva a ofertar servicios de alta velocidad con velocidades medias inferiores a las de España y Francia (debido a la existencia de un número más alto de paradas), pese a que desde un punto de vista técnico las líneas permitirían alcanzar velocidades comerciales más altas.

El nivel de demanda existente en España está muy por debajo del existente en los países vecinos: si se evalúa el volumen anual de pasajeros-km (millones) por cada kilómetro de la red de alta velocidad es aproximadamente de 19 en Francia, 17,5 en Italia y 13 en Alemania, mientras que en España se sitúa en 5. Este indicador muestra claramente que la red española de alta velocidad ferroviaria está sobredimensionada para la demanda de movilidad existente en el país, si bien hay que señalar que en los niveles de demanda tienen un gran impacto las tarifas relativamente elevadas a las que se ofertan actualmente los servicios ferroviarios de alta velocidad en España y Francia, siendo inferiores en los casos de Italia y Alemania.

La liberalización y apertura del mercado a la competencia entre operadores ferroviarios puede introducir novedades en España, al igual que ya lo ha hecho en Italia, donde existe competencia efectiva entre el operador público tradicional (Trenitalia) y un operador privado (NTV), que entró de forma efectiva a partir de 2012 y que ha tenido un gran impacto al ofertar servicios de calidad similar a precios muy inferiores que le han permitido captar una cuota aproximada del mercado del 25 por 100.

La entrada en servicio de la alta velocidad ferroviaria ha tenido en los cuatro países analizados un importante efecto en el equilibrio modal con otros modos de transporte (avión, tren convencional, autobús, vehículo privado). En el caso de España, las líneas Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Málaga y Madrid-Valencia han reducido significativamente la cuota del avión, al desplazarse un número muy elevado de viajeros del modo aéreo a la alta velocidad ferroviaria. Resultados similares se han observado en las principales rutas de otros países, como en los casos de las líneas París-Lyon y Roma-Bolonia.

En cuanto a los efectos socioeconómicos de la alta velocidad ferroviaria, la evidencia empírica disponible no respalda, en general, las grandes expectativas que genera esta nueva tecnología. Los impactos sobre el crecimiento económico son aparentemente bajos, y más bien se producen efectos de distribución interregional, con traslado de actividades de unas áreas a otras. Este desplazamiento de actividades suele beneficiar a los grandes núcleos de población, en detrimento de las zonas que parten de una situación menos desarrollada, lo cual no fomenta la cohesión territorial sino que por el contrario favorece una mayor concentración de la actividad económica.

En cuanto a los efectos medioambientales, el ferrocarril presenta resultados más favorables que otros modos respecto al volumen de emisiones, la contaminación acústica, la siniestralidad y el conjunto de costes externos en general. Aparte de las emisiones y el consumo, debe señalarse la importancia de otros factores como el impacto visual o el consumo de superficie de suelo, que en el ferrocarril de alta velocidad presentan valores comparativamente superiores a los del ferrocarril convencional.

Como conclusión principal de este trabajo, puede señalarse que la apuesta estratégica de España por construir una extensa red de alta velocidad ferroviaria, que supera en longitud a la de países vecinos con mayor población y mayor renta per cápita, resulta discutible. La disponibilidad de fondos europeos para realizar inversiones ferroviarias durante un largo periodo de más de 15 años nos ha llevado a apostar por una tecnología cara, que va a suponer elevados costes de mantenimiento e inversiones en material móvil durante las próximas décadas, así como también ha generado un elevado volumen de endeudamiento de ADIF.

Dado que en la planificación de la alta velocidad ferroviaria en España todavía hay bastantes proyectos en fase de estudio, resultaría recomendable que el país acometiese una seria racionalización de sus inversiones ferroviarias para las próximas décadas. Un mayor desarrollo del ferrocarril convencional de media distancia, que permitiese velocidades medias competitivas y menores tiempos de viaje en rutas no principales, sería probablemente una decisión estratégica mucho más interesante para el sector ferroviario en España que seguir adelante con las ampliaciones aún previstas en la red de alta velocidad.