

ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA

Por LUIS IZQUIERDO ECHEVARRÍA

La expansión de las relaciones económicas entre las naciones a escala mundial, unida a una mayor interdependencia, ha tenido la consecuencia de un incremento del tráfico tanto de pasajeros como de mercancías. En especial, en la Unión Europea se ha registrado un sensible aumento del tráfico interno y se espera que este aumento sea aún mayor en un próximo futuro; además, es preciso tener en consideración el impacto que se está produciendo con la eliminación del bloque soviético y su probable integración en el sistema económico occidental, lo que dará lugar a una necesidad de tráfico con la Europa Oriental, hasta ahora prácticamente inexistente.

Desgraciadamente, la solución al incremento de necesidades no ha resultado equilibrada, sino que –por diferentes razones que no es de este lugar analizar– ha resultado muy inclinada hacia el transporte por carretera en comparación con los demás.

Los datos que se indicarán, se refieren a España, pero la situación no es muy diferente en las demás naciones.

Respecto a viajeros, el tráfico por carretera absorbe un 85% del total, por avión un 10% y por el ferrocarril sólo un 5%.

En cuanto al tráfico de mercancías –si se prescinde del transporte marítimo, que en mercancías es muy importante– las proporciones son: 88% por carretera, 10% por ferrocarril y un 2% por vía aérea.

Se ve claramente que el transporte por ferrocarril está empleado en un porcentaje muy inferior a sus posibilidades y que la carretera, resulta preferida por los usuarios frente al ferrocarril en una proporción aplastante. Sin analizar a fondo la comparación entre carretera y ferrocarril, dos características del transporte por carretera: La flexibilidad (puerta a puerta) y la velocidad superior son dos razones importantes para la preferencia de la carretera frente al ferrocarril.

La flexibilidad, sólo se puede resolver con transporte multimodal, lo que requiere unas infraestructuras distintas de las actuales y más costosas. En el tema de la velocidad, la introducción en época reciente de los trenes de alta velocidad ha cambiado el panorama, ya que se pueden conseguir ahorros de tiempo de tráfico entre un 35% y un 65% frente a los actuales en el transporte de mercancías. Como ejemplo, un transporte de mercancías desde Madrid a Londres en alta velocidad, emplearía un 30% menos del tiempo que ahora se emplea entre Madrid y París. Prácticamente igual tiempo se emplearía de Madrid a Frankfurt.

En cuanto al tráfico de viajeros, ya desde hace varios años, resulta más cómodo –e incluso más rápido– ir de París a Bruselas por ferrocarril que por avión. Es probable que a partir del año 1994, suceda lo mismo en el trayecto París-Londres.

La Unión Europea, está firmemente decidida a impulsar el transporte por ferrocarril y a explotar al máximo sus posibilidades. Se están realizando estudios con este fin, basados en la expansión de las líneas de alta velocidad. Los estudios tienen una vertiente técnica y otra económica ya que se busca una competitividad como premisa fundamental.

Evidentemente se producirá un impacto en los otros medios de transporte y se busca que el enorme desequilibrio en favor de la carretera, se atenúe; pero habrá que considerar el efecto negativo que un cambio profundo de la situación actual produciría en la estructura económica que se ha organizado en el transcurso del tiempo alrededor del transporte por carretera.

Además, hay que tener en cuenta que en muchas naciones, resulta sencillamente imposible una ampliación de sus infraestructuras, que permita la absorción del tráfico que se espera en el futuro, si se mantiene la desproporción actual en favor del transporte por carretera.

Respecto al tráfico aéreo, si bien en Europa todavía no se ha llegado a la congestión que existe en Estados Unidos, con largas esperas –especialmente a determinadas horas– ya estamos cerca de esa situación.

Los problemas de crecimiento previstos para el transporte aéreo, en mercancías y en pasajeros, no son comparables a los que presentan los terrestres, tanto en ferrocarril como en carretera, ya que el transporte aéreo, tiene sus propias limitaciones, que hacen absolutamente necesario el aprovechamiento al máximo de la carga y obligan a la utilización de contenedores especiales, no sólo para este medio de transporte, sino para cada tipo de aeronave, ya que deben adaptarse a las bodegas y cabinas de éstas. Además, dichos contenedores deben poder ser transportados también por camión o ferrocarril, para el traslado de las mercancías a los centros de carga, bien en las propias terminales de los aeropuertos, o fuera de ellas.

Mientras el transporte aéreo, no consiga un notable abaratamiento, cosa no previsible a corto plazo, será considerado como un transporte de envíos pequeños y de mercancías caras, a larga distancia.

Referente al transporte de personal, si bien la limitación en cuanto a número de viajeros ya no es tanta, con la puesta en servicio de los grandes aviones (*Galaxia, Concorde*, etc.), sí prevalece su gran costo.

Resultará preciso utilizar el transporte aéreo tanto para mercancías como para personal en el caso de necesidad urgente en cualquier tipo de emergencia grave, situación en que la rapidez es prioritaria frente al resto de consideraciones.

Por todo lo expuesto, las ventajas de esta clase de transporte, no serán tan importantes como para alterar las prácticas actuales en las terminales aeroportuarias de mercancías y, en todo caso, y si las circunstancias aconsejarán su utilización, el despliegue español de aeropuertos permite absorber la densidad de tráfico previsible, sin tener que sufrir grandes transformaciones por tener las normativas internacionales al estar España integrada en la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y en la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Los trenes de alta velocidad pueden competir, con ventaja con el transporte aéreo, especialmente en trayectos cortos o medios.

De hecho, hace años se realizó un estudio a nivel europeo de tráfico futuro y se proponía un aeropuerto europeo para vuelos transcontinentales (París) y la unión de las grandes capitales europeas con París a base de trenes de alta velocidad. Prácticamente se suprimían los vuelos locales, que entre otros inconvenientes son los que contribuyen con un peso importante a la congestión en los aeropuertos de tráfico en los terminales y no en la capacidad del trayecto.

Ni el problema es tan sencillo, ni su solución tan fácil como parece desprenderse de las consideraciones anteriores. En ellas, no se han tenido en

cuenta, ni las ampliaciones y conservación de las infraestructuras, ni consideraciones económicas comparadas, ni determinadas limitaciones técnicas, (como por ejemplo las elevadas pendientes o los trazados sinuosos tan frecuentes ambas en España), que forzosamente limitan la velocidad y rebajan grandemente la velocidad comercial del trayecto. La solución a estas y otras limitaciones, no es fácil y suele resultar bastante onerosa.

Pero lo que resulta evidente, es que la introducción de las líneas de alta velocidad en los ferrocarriles, producirá un impacto en los otros medios de transporte en el sentido de reducir las distancias, que ahora existen entre el transporte por ferrocarril y los demás medios. No se ha considerado aquí, ni el transporte marítimo ni el fluvial. El primero porque entre la raya de Portugal y la frontera pirenaica, no existe puerto alguno, y el segundo, porque ninguno de los ríos que se encuentran en la zona es navegable.

Otro factor que pesa a favor del ferrocarril es el ecológico; los niveles de contaminación del transporte por carretera y por aire, son incomparablemente más altos que el impacto del ferrocarril. La situación actual en un porcentaje muy elevado del territorio de la Unión Europea, pide que se reduzcan los niveles y desde luego resulta prohibitivo el incremento que se originaría al absorberse en las proporciones actuales, la densidad de tráfico que se prevé para un futuro próximo, a pesar de los esfuerzos que se han realizado para eliminar agentes contaminantes en los escapes y para reducir los ruidos de los motores.

En resumen, si se continúa en el camino emprendido para la potenciación del ferrocarril, abierto por las líneas de alta velocidad, creemos que el futuro se presenta esperanzador para este medio de transporte y aunque quizá no llegue al esplendor de su época dorada, ya pasada, al menos no continuará la decadencia actual.

La importancia para España de lo expuesto, tanto en las comunicaciones internas, como en su extensión internacional es evidente en el aspecto comercial y de relaciones externas, pero también en el aspecto estratégico, lo que aconseja que se analice desde los puntos de vista civil y militar la situación actual y los probables desarrollos futuros en los transportes por ferrocarril y carretera.