

Evaluación Ponencias Debate Tren Altas Prestaciones

Pamplona, 9 Abril 2013

Javier Faulin
Profesor Departamento de Estadística e Investigación Operativa (UPNA)
Cluster de Logística y Transporte de Navarra

En primer lugar, me gustaría señalar las ideas generales siguientes, antes de proceder a comentar las ponencias presentadas por los Expertos Externos invitados al Debate del Tren de Altas Prestaciones:

- a) Los comentarios aquí descritos se basan en la documentación facilitada por los organizadores del debate. A veces son transparencias y otras veces son documentos que presentan los ponentes. No siempre es fácil extraer el enfoque adecuado que el ponente quiere dar a su charla sin haberle escuchado previamente. Por ello, quiero indicar que los comentarios siguientes están sujetos a una potencial corrección posterior una vez se haya escuchado a los ponentes.
- b) A continuación, se van a presentar los puntos en los cuales se está en desacuerdo con cada uno de los ponentes. Entiéndase que en los puntos que no se comentan, que en muchos casos son la mayoría, se está de acuerdo con el ponente mencionado, salvo quizás pequeños matices.

I. Ponente 1: Ricard Riol Jurado

- 1) Este ponente hace una discusión detallada de la eficiencia energética del transporte a través de la Alta Velocidad en el caso concreto de la Y vasca. Su análisis es sustancialmente cierto pero debería ser completado con otro tipo de consideraciones de demanda de transporte, de multimodalidad y de conexión de esa infraestructura con otras a nivel nacional e internacional, para conseguir un escenario de debate más apropiado.
- 2) La comparación que hace este ponente entre la Y vasca y los aeropuertos en términos de superficie ocupada no me parece acertada. Quizá sea cierto que ambas infraestructuras tengan un impacto de ocupación de superficie similar pero los ferrocarriles tienen un impacto lineal entre las ciudades mientras los aeropuertos tienen un impacto puntual, y esta diferencia me parece sustancial a la hora de evaluar su impacto territorial de superficie.
- 3) Por otra parte, el ponente habla de la conexión directa de la Y vasca con Europa y con otras comunidades autónomas, pero no especifica si se refiere sólo a pasajeros o también se refiere a mercancías. Creo que el análisis entre pasajeros y mercancías es muy diferente y debería explicitarse.
- 4) Además, este ponente habla de una política tarifaria social para financiar la infraestructura. Creo que esta política de subvención para el sostenimiento económico de la Alta Velocidad no se puede mantener en el tiempo. Me parece que un tren de velocidad media podría satisfacer todas las necesidades planteadas en la presente ponencia con un coste bastante menor.
- 5) De igual modo, se señala la aspiración al uso del 100% de energías renovables a medio plazo para la alimentación de esta infraestructura. Me parece esto altamente improbable, teniendo en cuenta el elevado consumo eléctrico de la Alta Velocidad y la variabilidad en el tiempo que tiene la producción energética renovable.

II. Ponente 2: Angel Aparicio

- 1) No estoy de acuerdo con este ponente en los puntos siguientes:
- 2) Señala que la Alta Velocidad está orientada a viajes profesionales, que habitualmente involucran pasajeros de negocios que están dispuestos a pagar más por el viaje, y esto no es siempre así cuando también suele haber en muchos países europeos y asiáticos demandas importantes de otro tipo de clientes, como cada vez está pasando más en el modo aéreo.
- 3) Contrasta el uso de la Alta Velocidad frente al coche, como modo dominante. Yo creo que la Alta Velocidad compite principalmente con el modo aéreo. Por otra parte, tomando como base la hipótesis inicial del ponente en el que la Alta Velocidad se asocia habitualmente con viajes profesionales, no parece lógico que vaya a competir con el automóvil.
- 4) Igualmente, el ponente señala una lista de barreras a la intermodalidad, que si bien son ciertas, muchas de ellas están superadas en los países que ya la han desarrollado exhaustivamente. Por ejemplo, Alemania es un ejemplo de multimodalidad que ha superado muchos de los problemas que se comentan en esta exposición: existe un billete integrado, un contrato conjunto multimodo, se han construido plataformas de conexión entre modos (por ejemplo estaciones de ferrocarril en aeropuertos), etc.

- 5) Además, el ponente comenta el uso de técnicas de explotación del ferrocarril de forma similar en el transporte de mercancías y en el transporte de personas. Yo creo que son dos cosas muy diferentes, tanto en la planificación como en la recuperabilidad del sistema. De hecho, los modelos de Investigación Operativa que se diseñan para el análisis del transporte de mercancías y de personas son de naturaleza muy diferente.
- 6) Finalmente, se indica que en España hay una demanda reducida de mercancías por modo ferroviario, lo cual es cierto, pero es necesario indicar, que esa demanda no se ha estimulado como la de pasajeros. Esto es un factor importante a considerar ya que no ha habido una inversión en infraestructura equivalente para el transporte por mercancías y eso repercute directamente en la demanda del mismo.

III. Ponente 3: Paco Segura

Todos los puntos presentados por este ponente en contra del desarrollo de la Alta Velocidad son ciertos, o al menos presentan aspectos de mejora importantes en la gestión de la Alta Velocidad. Creo que plantea un conjunto de temas interesantes a debatir para el avance de la Alta Velocidad en Europa. No creo que necesariamente se tenga que deducir del planteamiento aquí expresado que en ningún caso la Alta Velocidad no pueda implantarse, ahora bien, es muy importante discutir los aspectos medioambientales y de impacto social que suponen las altas prestaciones en este modo de transporte. El planteamiento que realiza de accesibilidad a todas las áreas con trenes de velocidad media, y de mejora de la conectividad favoreciendo la multimodalidad es muy realista, pero creo que sería difícil de desarrollar en su conjunto sin una implantación adecuada y, quizás limitada, de la Alta Velocidad. Por otra parte, la idea de que la Alta Velocidad sea para todos y al alcance de todo el mundo no es sostenible ni deseable para un país de las características de España. La discusión de la forma en la que se ha de limitar la Alta Velocidad es un aspecto técnico y político que es necesario plantear para el diseño adecuado de la política de transportes en la Unión Europea.

IV. Ponente 4: Enrique Díaz Moreno

El planteamiento de este ponente sobre el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías en Navarra me parece muy adecuado para entender el uso del modo ferroviario, como una forma competitiva de transporte para las empresas. La idea de conexión ferroviaria con otros modos, como es a través de puertos en el modo marítimo, es muy interesante y ampliamente desarrollada en otros países (por ejemplo, el puerto de Rotterdam conecta por ferrocarril todas las mercancías con destino a Alemania). Además el planteamiento que aquí se hace de establecimiento de centros de conexión (hubs) para el transporte ferroviario de mercancías también me parece atractivo para un realce de este tipo de transporte. Asimismo, el papel clave que tendría el ferrocarril en el enfoque multimodal de esta ponencia también me parece destacable.