

Plan de inversión en el sector ferroviario en España





Comparativa con países Europeos

Se puede decir que la inversión pública de los últimos años en España en infraestructuras en general, y en transporte ferroviario en particular, ha estado **marcada claramente por los ciclos económicos y los cambios políticos acontecidos**.

Esta tendencia cíclica no ha sido tal en otros países de la Unión Europea como por ejemplo Francia y Alemania, países en los cuales se ha apostado por una política de “inversión sostenida” en infraestructuras ferroviarias en los últimos 20 años.

Por otro lado, **la inversión en infraestructuras ferroviarias en España ha sido sensiblemente inferior a la de países** de su entorno como Alemania, Francia, Reino Unido e Italia. Así por ejemplo, en 2014 la dotación en España en la red ferroviaria (tanto Alta Velocidad como red Convencional) fue un 45% inferior a la de éstos países.

Bien es cierto que esta posición es diferente entre redes de altas prestaciones y redes convencionales. De hecho, España es líder en Alta Velocidad ocupando el 1er lugar en Europa y 3º a nivel mundial en kilómetros en explotación. No obstante, **la situación de las redes convencionales en nuestro país es claramente desfavorable**, siendo la dotación en ferrocarril convencional un 55% inferior a la mediana de Alemania, Italia, Reino Unido y Francia. (ver gráfico 2).

Así también, la red Convencional presenta inconvenientes de estructuración con notables diferencias en términos de dotación, calidad y equipamientos, así como en sus niveles de seguridad e incorporación de últimas tecnologías en control de tráfico, frente a los estándares que ofrece la red de Alta Velocidad.

En cuanto al transporte de mercancías, **España es el país con la menor cuota de mercado de transporte ferroviario** entre los países más significativos de la UE, siendo además el que mayores descensos en dicha cuota ha experimentado respecto al conjunto de dichos países en la última década.

Ésta se encuentra en el entorno del 4% de las toneladas/km realizadas en transporte terrestre, frente a la media europea del 17%, y muy por debajo de países similares como Francia con un 16% o Alemania con un 28% (ver gráfico 3).

Esta situación es consecuencia de la limitada inversión realizada tradicionalmente en España en infraestructuras ferroviarias para mercancías y a la conexión de la red con otros modos de transporte, a pesar de las ventajas que tanto en ahorro de costes, como de reducción de consumo energético y respeto al medioambiente lleva implícito el modo ferroviario frente a otros. Una mayor

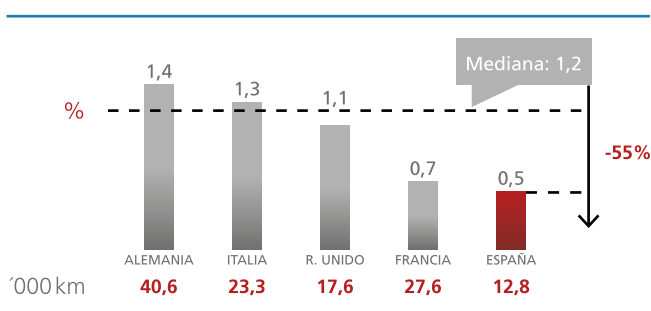


Gráfico 2
Ferrocarril convencional
[Km / ('000km² x M hab.), 2011]
Fuente A.T. Kearney

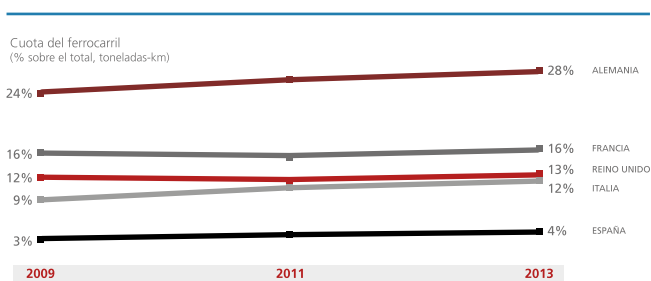


Gráfico 3
Transporte de mercancías
Fuente Eurostat; A.T. Kearney

inversión por tanto en ferrocarril redundaría en una mejora competitiva para nuestro país, al facilitar la conexión con otros mercados, dotar de una mejor herramienta de competitividad exportadora de muchas empresas, promoviendo la mejora en los índices de consumo energético, generando un mayor compromiso con el medioambiente, etc.

Esta tendencia se ha mantenido en los últimos años y desde 2009 a la actualidad **las inversiones en mantenimiento** de la red ferroviaria han disminuido significativamente en Alta Velocidad, siendo prácticamente inexistentes en la red convencional. De hecho, históricamente en España se ha invertido en mantenimiento menos que en países como Francia o Reino Unido. La inversión media en estos países es un 15% más alta que la inversión española a pesar del mayor peso proporcional que tiene la red de alta velocidad sobre el total de infraestructuras ferroviarias de nuestro país.

Marco Europeo

En Europa, la Comisión expone su visión para el futuro del sistema de transporte de la Unión Europea en el Libro Blanco del transporte 2011, un documento estratégico que establece una hoja de ruta hacia un Espacio Único Europeo de Transporte y aboga por una política de transportes competitiva y sostenible.

Es en este marco en el que España debe jugar un importante papel y contribuir a los objetivos¹ marcados por la Unión Europea, entre los que se encuentran el apoyo a la movilidad al tiempo que se logra la reducción del 60% de emisiones, alcanzar una red básica eficiente para los desplazamientos y el transporte interurbanos y multimodales, disponer de condiciones de competencia equitativas para los desplazamientos a larga distancia de pasajeros y el transporte de mercancías intercontinental (corredores de transporte RTE-T), así como de transportes urbanos y suburbanos no contaminantes.

Objetivo

Siguiendo estas directrices, España debe ofrecer a su ciudadanía en general así como a su entorno empresarial en particular, infraestructuras de transporte óptimas que permitan favorecer la movilidad eficiente y eficaz de personas y mercancías, tanto dentro de sus fronteras como en lo relativo a su conexión con los países limítrofes.

Para ello es imprescindible disponer de un plan de transportes global, planificado, estable y con garantías de continuidad, que teniendo en cuenta las ventajas del transporte ferroviario, ofrezca un entorno favorable para reforzar la industria nacional y ésta a su vez sea más competitiva internacionalmente y por tanto redunde de manera positiva en el conjunto de la economía del país.

Ambos objetivos, el disponer de unas buenas infraestructuras y potenciar un tejido empresarial ferroviario competitivo dentro y fuera de nuestras fronteras, se deben coordinar con una visión compartida público privada y de largo plazo.

Es imprescindible
disponer de un
plan de transportes
global, estable y
con garantías de
continuidad



Para ello sería necesario que:

- Las Administraciones Públicas definan un plan de inversiones en el sector ferroviario a largo plazo basado en una **estrategia de transporte global y estable**, y éste **no se vea modificado por los ciclos económicos ni por los cambios políticos**. Una estrategia de transporte global que tenga como eje central el sector ferroviario, tanto de pasajeros (media, larga distancia y transporte urbano) como de mercancías, en el que la **intermodalidad** juegue un papel determinante.
- Se apueste por un claro **compromiso y consenso de todas las Administraciones Públicas** en la definición de este plan (a través de la creación de mesas de trabajo nacionales, regionales y locales) y se cuente, así también, con la participación de la **industria ferroviaria** (grandes empresas y pymes).
- Se tenga en cuenta la **red de transporte ferroviario urbano e interurbano** como solución de movilidad inteligente y sostenible en la **planificación urbanística de los núcleos urbanos**, donde en pocos años está previsto que viva más de la mitad de la población española.
- Se priorice la **planificación de inversiones en la modernización de la red Convencional** con el fin de alcanzar estándares de seguridad y fiabilidad similares a los existentes en Alta Velocidad. Esto contribuirá a una clara mejora de la eficacia y sostenibilidad del conjunto del Sistema ferroviario español.
- Se apueste por una modernización de la infraestructura ferroviaria que permita **aumentar la competitividad del transporte ferroviario de mercancías**. Esto conlleva, además de la renovación y adaptación de vías, actuaciones de mejora en las terminales logísticas y las conexiones portuarias, cumpliendo con los estándares europeos y facilitando la interoperabilidad y reducción de costes.
- Se fomenten las líneas de actuación en el **mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias existentes** con el fin de prolongar la vida útil de las mismas, mejorar así la calidad del servicio para usuarios.
- Se preste especial atención al apoyo a las **pequeñas y medianas empresas** como principales promotores de la industria, especialmente con medidas de apoyo a la internacionalización e inversión en I+D+i.
- Se faciliten los **procesos de homologación y certificación de forma** transparente y ágil que permitan el acceso al mercado de forma justa y competitiva.
- Se ofrezca un **apoyo más decidido** de la Administración Pública a la industria en la implantación en operación de los **nuevos desarrollos tecnológicos a través de plataformas de ensayos** e iniciativas que faciliten la prueba y puesta en marcha de proyectos con alto contenido en I+D+i.

Conclusión

Es importante remarcar que un plan de inversión basado en una estrategia de transporte global y con garantías de continuidad permitirá que a su vez, las empresas puedan **definir más eficientemente sus propios planes de inversión** (recursos, I+D+i...), lo que contribuirá, en último término, a una **mejora de su competitividad tanto a nivel nacional como internacional**.

Bibliografía

- (1) PITVI - Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024.
- (2) Informe ATKearney "Áreas prioritarias para una inversión sostenida en infraestructuras en España".
- (3) Informe "Mafex y el Sector Ferroviario Español".
- (4) Libro Blanco del Transporte.

1 Los objetivos directamente relacionados con el sector ferroviarios son los siguientes:

- Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50%, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías.
- Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030.
- Disponer para 2030 de una «red básica» de RTE-T que cubra toda la UE, multimodal y plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.
- De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad; garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías.