

5. - CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

- Caracterizar de manera objetiva el rango óptimo de explotación de un servicio ferroviario es posible partiendo del análisis de dos grandes variables: costes e ingresos. De esta manera queda reflejada la idea que el objetivo no debe ser el circular tan rápido como sea posible sino como comercialmente sea necesario.
- La optimización del servicio representa un punto de equilibrio o de compromiso entre satisfacción de la mayor demanda y buen posicionamiento en el mercado (ingresos), y los costes asociados a ello, siempre con el objetivo de alcanzar un balance de cuenta positivo para la empresa (rentabilidad).
- Este proceso de optimización puede llevarse a cabo a partir del estudio individualizado de cada una de las variables implicadas en el análisis o bien dando un enfoque más matemático al problema.
- En la evaluación de los ingresos el aspecto fundamental es llegar a ajustar los modelos explicativos que permitan estimar tanto el tráfico captado a otros modos competidores como el inducido. En este sentido dos son las herramientas más habituales de trabajo: el modelo *precio – tiempo* y los modelos de tipo *gravitacional*.
- El comportamiento de los principales costes en la explotación ferroviaria viene caracterizado por una dependencia no lineal con la velocidad de forma que el circular más rápido no tiene por qué ser la opción más rentable.
- A la hora de analizar la evolución de estos costes con la velocidad es posible recurrir por un lado a los datos y experiencia adquiridos dentro del propio sector ferroviario o bien, cuando esto no sea suficiente o como instrumento complementario, realizar una aproximación teórica en base a la evolución de los parámetros más representativos.
- Ya sea a partir del estudio específico de cada una de las variables o bien a partir de ajustes matemáticos, la velocidad óptima establecida no garantiza el cumplimiento de las previsiones realizadas, es importante seguir las evoluciones producidas y el comportamiento en el entorno competencial y actuar al respecto (en frecuencias, servicios a bordo, y si es necesario en tarifas).
- Una primera aproximación a esta optimización, buscando un buen posicionamiento en el mercado frente al avión, pone de manifiesto la conveniencia de ofrecer una duración similar a la del transporte aéreo, incluyendo para ésta el tiempo invertido en la facturación y en los desplazamientos centro – aeropuerto y viceversa
- Los balances económicos del corredor París – Lyon ponen de manifiesto el acierto comercial de los 300 km/h no siendo óptimo superar este umbral debido al poco margen de maniobra para ampliar el número de usuarios.

- La evolución de la técnica aparece como un elemento clave a la hora de permitir la factibilidad comercial de circulaciones a muy altas velocidades (>300 km/h), contribuyendo a reducir costes pero también haciendo posible que se realicen de forma cómoda y segura para el viajero.
- La apertura de la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona hace necesario superar el umbral de los 300 km/h y alcanzar el régimen de los 330 – 350 km/h. Todo esto con el objetivo de poder hacer frente a la oferta del transporte aéreo. Esta oferta, por otro lado, aparece como la más adecuada desde el punto de vista comercial de acuerdo con las previsiones de ingresos y costes.