

1 JUSTIFICACIÓN Y ALCANCE DE LA TESINA

La Alta Velocidad ferroviaria apareció en Europa en el año 1.981, concretamente en Francia, con la entrada en servicio del primer tramo del TGV París-Lyon. Desde entonces, las administraciones ferroviarias de los diferentes países europeos han adoptado la alta velocidad (figura 1.1), dando lugar a diferentes modelos y configuraciones de la red.

Para definir bien el ámbito de la presente tesina, es importante tener en cuenta la definición de línea de alta velocidad que se ha adoptado en Europa [1]:

- las líneas que están especialmente construidas para ser recorridas a alta velocidad
- las que están especialmente acondicionadas para ser recorridas a alta velocidad.

De manera que a partir de ahora se entenderá como línea de alta velocidad:

- Las líneas especialmente construidas para la alta velocidad equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h.
- Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 km/h.
- Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso.

Esta alta velocidad ferroviaria se consigue gracias a la conjunción de la aplicación de soluciones técnicas y organizativas aplicadas sobre los cuatro elementos del sistema:

- La infraestructura: nuevas líneas o líneas mejoradas, con amplios radios de giro
- Modernos vehículos ferroviarios, con nuevas locomotoras más potentes y de un diseño más aerodinámico, que permiten alcanzar las velocidades anteriormente mencionadas con un alto grado de confort
- Un sistema específico de explotación que permite ofrecer servicios de alta frecuencia con unas tarifas atractivas
- Y un sistema de seguridad adecuado, con señalización electrónica en cabina y cerramiento total de la línea ferroviaria, entre otros.

En una primera etapa de la alta velocidad, el principal objetivo perseguido fue el de unir los principales núcleos de población en el menor tiempo posible, de manera que la oferta de transporte por ferrocarril fuese atractiva y competitiva frente al modo aéreo. Para ello se buscaban los trazados más cortos que uniesen los núcleos demográficos de mayor relevancia, entre los cuales destacaba siempre la capital del país, así como las mayores velocidades comerciales posibles, lo que ha dado lugar,

en la mayoría de casos, a una morfología radial o estrellada de las redes de alta velocidad europeas, como se verá en el Capítulo 3.

Así pues, hasta el momento presente, el centralismo y el modelo de red radial han dominado la planificación de las infraestructuras de alta velocidad en Europa. ¿Sería interesante y viable introducir la alta velocidad en las relaciones transversales? Este es el objetivo de la presente tesina, el cual se desarrolla a través de los siguientes capítulos, analizando el caso de los cuatro países europeos en los que mayor desarrollo ha tenido este modo de transporte: Francia, Alemania, Italia y España.

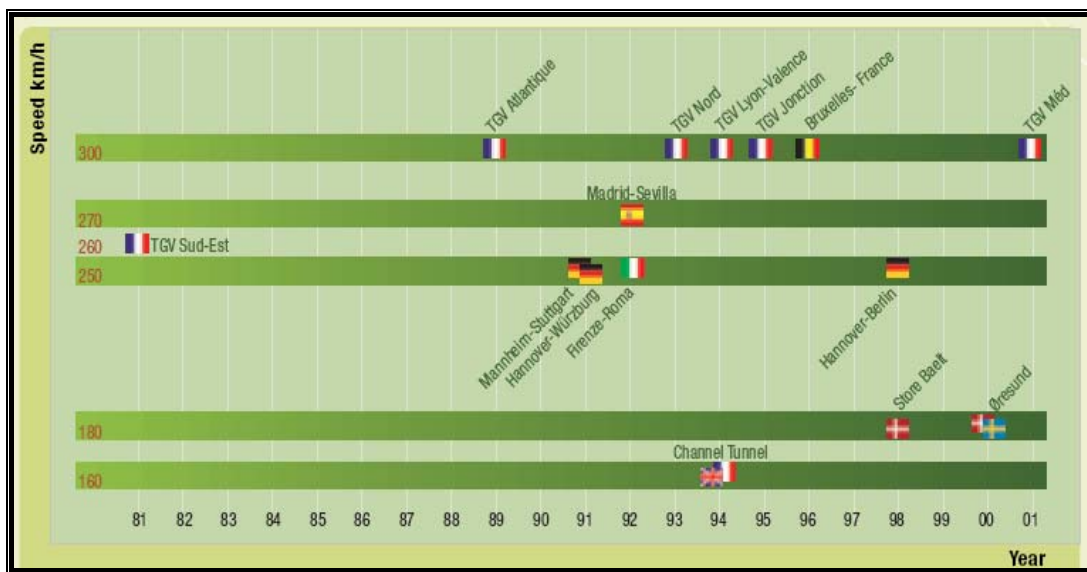


Figura 1.1 Nuevas líneas de alta velocidad en Europa a finales del año 2001.

Fuente: UIC.