



RESUMEN

La construcción de nuevas infraestructuras de Alta Velocidad con el objetivo principal de ofrecer un sistema de transporte de calidad, eficaz y competitivo constituye, sin duda, uno de los aspectos más representativos de la actividad ferroviaria en los últimos 20 años. El nacimiento de la Alta Velocidad fue concebido en sus países precursores, Japón y Francia, como una solución a los problemas de capacidad de ciertas líneas y como una medida de potenciación del ferrocarril entre las ciudades más importantes del país.

Dado su éxito, Europa está apostando por una red europea de Alta Velocidad, cuya paulatina entrada en servicio ofrece un gran abanico de posibilidades, que van más allá de conectar grandes ciudades. Los servicios regionales de altas prestaciones son un claro ejemplo de las oportunidades que permiten las nuevas líneas de Alta Velocidad.

En esta tesina se pretende estudiar el potencial de esta nueva tipología de servicios en el mercado ferroviario actual a través de las políticas de tarificación y de los costes asociados al uso de infraestructura en diversos países europeos. Este balance entre ingresos asociados a la venta de billetes y costes relativos a los cánones a pagar al gestor ferroviario, se realiza para los servicios regionales de altas prestaciones, en España y en otros cuatro países de Europa Occidental, y para las demás tipologías de servicios de media y larga distancia en España (Media Distancia convencional, Larga Distancia convencional y Alta Velocidad).

Los resultados obtenidos confirman la importancia que adquieren los costes por uso de infraestructura, que pueden llegar a suponer más del 50% de los ingresos del operador. El peso del peaje en los ingresos varía considerablemente entre los países europeos estudiados, así como la capacidad financiera de las empresas operadoras para hacer frente a los demás costes de explotación. Por otro lado, se aprecian diferencias substanciales entre el peaje de los servicios de Alta Velocidad y aquéllos que circulan por vías convencionales, con peajes por kilómetro considerablemente más reducidos.

Asimismo, se identifican ciertas relaciones actualmente explotadas por el producto AVE, pero que reúnen características propias de los servicios Avant. Análisis posteriores corroboran las similitudes entre las citadas relaciones AVE y los servicios regionales de altas prestaciones explotados bajo la denominación Avant.

Los análisis llevados a cabo en el presente documento reflejan el gran potencial de los servicios regionales de altas prestaciones en ciertas relaciones regionales, debido a las ventajas que supone para el operador, pero sobretudo para el conjunto de la sociedad. Por otra parte, los cálculos realizados muestran una disponibilidad de recursos para hacer frente a los gastos de explotación, descontados los costes asociados al uso de infraestructura, inferior a los servicios de largo recorrido, por lo que previsiblemente no alcancen la rentabilidad total por ellos mismos. No obstante, el interés social que suscitan estos servicios justificaría una leve situación deficitaria del servicio.