

Alta velocidad ¿Oportunidad o amenaza para las ciudades pequeñas?

High speed, threat or opportunity for small cities?

Rodolfo Ramos Melero¹, Gonzalo Sanz Magallón-Rezusta

Resumen: En 2020 España tendrá una de las redes de alta velocidad más extensas del mundo que conectarán las ciudades españolas más importantes. Además, como novedad, en comparación con otras redes de Alta Velocidad en operación, la red de alta velocidad integrará ciudades de menos de 50.000 habitantes.

La planificación económica y social y urbana de estas ciudades puede ser de gran importancia. Los efectos de la alta velocidad pueden ser negativos con pérdidas de actividad económica y población que puede ser absorbida por las ciudades cercanas de mayor tamaño. O bien el efecto contrario puede ocurrir, con incrementos de las variables anteriormente citadas debido al incremento del atractivo de las ciudades pequeñas que pueden atraer población y actividad económica.

Palabras clave: Alta Velocidad, ciudades pequeñas, efectos económicos

Abstract: In 2020 Spain will have one of largest high-speed rail networks in the world, able to connect the main Spanish cities. Furthermore, in a novel way compared to other experiences of high-speed operation in the world, this new network will integrate two dozen small towns of less than 50,000 inhabitants.

The economic, social and urban planning of these cities can be of great importance. The effects of the territorial development may be negative with losses for economic activity and population, that could be absorbed by the larger nearby towns. Or rather the opposite effect may occur with increases of previous mentioned variables due to the increasing attractiveness of these small cities that can be a magnet for people and businesses

Keywords: High speed, small cities, economics effects

¹Universidad San Pablo CEU, Madrid: rammel@ceu.es

Introducción

La llegada de la alta velocidad a las ciudades se ha considerado como una importante oportunidad para el desarrollo económico de éstas. La reducción de los costes de transporte puede permitir que, en especial, sus servicios sean competitivos en mercados en los que, debido a la distancia, antes no lo eran. Esta ampliación del mercado permitiría un aprovechamiento de las economías de escala que originaría reducciones de costes y ganancias de competitividad. Además, la ampliación del mercado de trabajo puede permitir a la ciudad un abaratamiento de este factor obteniendo así otra fuente adicional de ganancias de competitividad.

Sin embargo, lo que es una oportunidad es también, a la vez, una amenaza: las empresas sufrirán la competencia de los servicios de otras ciudades conectadas por la red de alta velocidad de tal manera que pueden ser víctimas de un proceso de deslocalización de las actividades económicas que migrarían buscando las ventajas que ofrecen otras ciudades.

Las ciudades estarán sometidas a estos fenómenos de atracción y deslocalización en función de su tamaño y la distancia que las separa. Así, los efectos de atracción serán muy grandes desde las ciudades de menor tamaño hacia las de mayor tamaño próximas. Por esta razón, las ciudades de tamaño pequeño corren el riesgo de ser absorbidas por las mayores de tal forma que se produciría una polarización de la actividad económica.

Pero también, las ciudades de menor tamaño cuentan con la oportunidad mediante las adecuadas intervenciones públicas de ganar tamaño e importancia a costa de las ciudades de mayor tamaño, e incluso de otras de menor o igual tamaño, conectadas a la red de alta velocidad. Así pues, en las ciudades de tamaño mediano y pequeño el impacto socio-económico y sobre la ordenación del territorio será en muchos casos de gran envergadura y los efectos muy variables.

En este contexto, el objetivo fundamental de este artículo es presentar los efectos socio-económicos previsibles que se derivarán de la llegada de los servicios ferroviarios de alta velocidad a ciudades de tamaño mediano y pequeño para establecer una serie de conclusiones que orienten a las políticas necesarias para que la alta velocidad se convierta en una oportunidad para su desarrollo.

Impacto socioeconómico de la alta velocidad ferroviaria (AVF)

Al analizar los efectos económicos de los servicios de AVF pueden diferenciarse dos situaciones. En un primer caso, las líneas y/o servicios se diseñan como un servicio que permite una conexión rápida entre dos ciudades separadas por un tiempo de viaje para el cual la alta velocidad es competitiva con el avión (en torno a un máximo de tres horas de viaje). Las ventajas que proporciona el tren de alta velocidad, comparadas con los medios de transporte alternativos, derivan de la mayor eficiencia del servicio ferroviario en tiempos de desplazamiento, puntualidad, comodidad y precio. En este tipo de conexiones es probable que sean pocas las ciudades o regiones directamente afectadas por la alta velocidad, pudiendo darse el caso límite de que únicamente sean dos: la de origen y la de destino.

Otra situación resulta cuando los servicios de alta velocidad conectan en un tiempo reducido varias ciudades entre sí. De esta manera, se puede conformar una red de servicios ferroviarios regionales de alta velocidad que permite impulsar un nuevo tipo de región que se caracteriza por disfrutar de una elevada accesibilidad, que será mayor cuanto mas frecuentes sean los servicios entre ellas. En este caso, la alta velocidad, además de propiciar ventajas por la mejora de las condiciones de los desplazamientos, genera efectos específicos de corredor, que derivan en la integración de los mercados locales en otros de una dimensión equivalente al del corredor.

En general, la experiencia internacional indica que los efectos territoriales provocados por la alta velocidad son más importantes en ciudades de menos de 100.000 habitantes, ya que las grandes urbes suelen tener ya buenas comunicaciones, por lo que las ventajas que proporciona la AVF no son tan relevantes. Por otra parte, las grandes ciudades disponen de un conjunto bastante diversificado de actividades económicas y de relaciones con otros territorios, por lo que la AVF tiende a favorecer el volumen de las ya existentes, o la sustitución de los medios de transporte.

Por el contrario, en las ciudades de pequeño tamaño la AVF puede actuar como un canal mediante el cual son absorbidas por otras o como una fuente que genere la aparición de nuevas actividades, que contribuyan a un desarrollo económico más equilibrado. El que las nuevas oportunidades abiertas por la mejora de accesibilidad se traduzcan en realidades dependerá, tanto de las características de la región, como de las estrategias que los distintos agentes desarrollen para valorizar la nueva situación.

En la actualidad no existe una metodología común generalmente aceptada que pueda ser utilizada para analizar esta nueva situación que se genera con la llegada de la alta velocidad a una ciudad de tamaño pequeño. Los trabajos que abordan esta cuestión suelen centrarse en cuestiones parciales que analizamos a continuación.

a) Incremento de la movilidad

En general, los estudios muestran que los servicios de AVF han producido un incremento notable de la movilidad en las relaciones en las que se han desarrollado. Los nuevos viajeros proceden de dos situaciones diferentes: el que ya viajaba anteriormente utilizando otro medio de transporte, y el denominado viajero inducido, que realiza el viaje sólo por la existencia del nuevo modo y no lo realizaría en otro transporte.

Como se ha comentado, la alta velocidad regional supone un impulso a la integración de los mercados laborales de tal forma que los trabajadores residentes en una ciudad pueden más fácilmente ir a trabajar a otras de mayor o igual tamaño situadas en el corredor. En este sentido, uno de los efectos más destacables en los casos en los que se han introducido nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad regional es la aparición de una nueva modalidad de usuarios del ferrocarril: los viajeros que utilizan los servicios ferroviarios regionales para sus desplazamientos diarios de ida y vuelta, denominados “commuters”, que pueden ser viajeros que ya eran “commuters” en otros modos y otros (inducidos) que ahora viajan por las posibilidades que le ofrece esta nueva oferta de transporte.

b) aumento de la competencia y competitividad

La reducción de los costes de transporte permite un aumento del área de mercado potencial de sus empresas de tal manera que se produce una integración de los mercados de éstas. De un lado, al ser el coste del transporte menor, los clientes locales pueden desplazarse más fácilmente a otros mercados de tal manera que la oferta potencial aumenta y, de otro, el menor coste del transporte puede suponer una reducción de los precios de los productos procedentes de otras localidades. Ante esta situación las empresas locales que basaban su competitividad en la protección que supone el coste de transporte deberán aumentar su competitividad si no quieren verse desplazadas del mercado. Como los servicios de alta velocidad no propician una reducción del coste del transporte de bienes industriales, que suelen utilizar la carretera, estos efectos se producirán en especial en el sector servicios.

En lo que se refiere a los inputs que utilizan las empresas, una de las mayores ventajas para las empresas es la ampliación del mercado de servicios a empresas y del laboral. La eficiente provisión de servicios avanzados a las empresas se considera actualmente un elemento fundamental para el desarrollo regional, al propiciar la creación y el mantenimiento de ventajas competitivas en la

empresa, la innovación y la creación de empleo. Mientras que las grandes ciudades cuentan con una amplia oferta de este tipo de servicios no ocurre lo mismo en las pequeñas. Así, otro impacto de la AVF que afecta positivamente en especial a la competitividad de las empresas de las ciudades de menor tamaño es la reducción de precios y mejora de la calidad de los servicios locales, al propiciar una mayor especialización de los proveedores locales así como un incremento de la oferta, y competencia, procedente de otras regiones.

Por su parte, la integración de los mercados de trabajo locales que puede impulsar la alta velocidad supone un aumento de la oferta de trabajo lo cual supone una moderación del coste salarial para las empresas y una mayor facilidad para que éstas cubran las vacantes. Esta es una de las ventajas de las que pueden disfrutar las ciudades de tamaño pequeño que suelen disponer de una oferta de trabajadores cualificados inferior a la de las grandes ciudades.

c) Efectos sobre la localización de empresas y las inversiones

Los efectos sobre la localización de empresas y las inversiones en las ciudades pequeñas pueden ser positivos y negativos. De un lado, puede darse una deslocalización ya que la AVF reduce la necesidad de disponer de sucursales en los mercados regionales, puesto que la reducción de los costes de transporte permite atenderlos competitivamente y aprovechar las economías de escala en la producción. Además, como se ha señalado la competencia de las empresas de otras ciudades puede suponer la desaparición de las empresas locales menos competitivas.

De otro lado, puede producirse una atracción de nuevas actividades gracias a la mejora en la accesibilidad y las ventajas que suelen ofrecer, en comparación con las urbes de mayor tamaño, las ciudades de pequeño tamaño en materia de precios del suelo y de la vivienda.

Ahora bien, estas ventajas por sí solas no son un factor decisivo. Aunque parece evidente que la alta velocidad deberá incrementar el atractivo de una ciudad para la localización de las empresas, los estudios que se han realizado sobre su influencia en las decisiones de localización no aportan conclusiones definitivas. Ello es debido a que, si bien, las condiciones de accesibilidad, y particularmente la existencia de AVF, son elementos a considerar en las decisiones de localización, existen otros muchos factores que son valorados y resultan determinantes. De esta forma, la disponibilidad de conexiones de alta velocidad es valorada en muchas ocasiones a modo de una prima o “bonus”. Así pues, son necesarias intervenciones públicas adicionales que mejoren el atractivo de las ciudades de tamaño pequeño.

d) La influencia sobre el turismo

Aunque suele considerarse que la AVF tiene gran capacidad para impulsar las actividades económicas relacionadas con el turismo, puede ocurrir que en ocasiones los efectos sean un tanto ambiguos. Por una parte, cabe esperar un incremento del número de visitantes debido a su mayor accesibilidad desde las ciudades englobadas en la red de alta velocidad. No obstante, también es preciso tener en cuenta que la experiencia de algunas ciudades muestra que las inauguraciones de los servicios de AVF suponen un aumento de los viajes de ida y vuelta realizados en el día. Por esta razón se atenúa el efecto positivo sobre la demanda hotelera.

e) Expansión demográfica

Si se aprovechan el conjunto de mejoras económicas descritas se impulsará la demanda de trabajadores, al tiempo que la mayor “calidad de vida” propiciará una expansión demográfica. Pero si no ocurre esto pasará lo contrario. Los estudios que han analizado el caso de Japón determinaron que las ciudades que quedaron incluidas en la red de alta velocidad experimentaron un aumento de su población un 20% superior en comparación con las que quedaron excluidas. Sin

embargo, la línea de alta velocidad Madrid Sevilla, ha provocado el descenso demográfico de Puertollano y la disminución de su papel territorial como centro sub-provincial.

f) Dinamización del mercado inmobiliario

Un aspecto derivado de la posible expansión demográfica es la dinamización del mercado inmobiliario. La experiencia muestra que el tren de alta velocidad puede tener importantes efectos sobre el precio de los terrenos y el mercado inmobiliario, debido al impulso que recibe la demanda como consecuencia del incremento demográfico y de la actividad empresarial. Estos efectos dinamizadores son más intensos en las proximidades de las estaciones.

g) Efectos urbanos de la alta velocidad según tipo de estaciones

Los mayores efectos urbanos se producen en las proximidades de las estaciones. Éstos son diferentes en función de la ubicación de éstas. Se pueden diferenciar cuatro tipos de estaciones que dan lugar a cuatro situaciones diferentes:

- Estación aislada de la ciudad. En el diseño de la línea se busca conectar dos polos de actividad en el menor tiempo posible, de manera que se pueda establecer la competencia con el avión, por lo que se decide que las paradas intermedias sean en lugares que no supongan un desvío, y minimicen la pérdida de tiempo entre los dos polos. Son estaciones situadas lejos de los tejidos urbanos y, en general, los polígonos e iniciativas destinadas a desarrollar la actividad en el entorno de la estación han fracasado.
- Estación urbana reformada. Si bien las estaciones tradicionales suelen ocupar en la actualidad posiciones céntricas, es frecuente encontrar barrios degradados en su entorno. De esta forma, la remodelación del edificio de la estación para adecuarla a la alta velocidad suele utilizarse como motor de regeneración del barrio, que recobrará un nuevo atractivo para las actividades comerciales, empresariales y residenciales.
- Estación urbana de nueva planta. En los casos en los que existe suficiente suelo urbano para construir una nueva estación, el nuevo edificio se convertirá en un factor generador de actividad en su entorno urbano por consolidar. Este tipo de estaciones aprovechan la proximidad de la actividad urbana y las infraestructuras existentes, generando un área de expansión para la ciudad, que puede asociarse a usos terciarios y de nuevas tecnologías.
- Estación intermodal. Consiste en un híbrido entre las estaciones aisladas y las urbanas, ya que suelen construirse a las afueras para facilitar el acceso de autobuses que conectan la estación con las poblaciones de menor tamaño que se sitúan en el área de influencia de la estación. En este caso, los principales efectos de la alta velocidad no son a escala local sino regional, por lo que sus beneficios, en cuanto a la mejora de la accesibilidad, se reparten de modo más equilibrado.

h) Efectos sobre la estructura territorial

Como consecuencia del conjunto de efectos socioeconómicos analizados, la AVF presenta importantes efectos sobre las estructuras territoriales. Por un lado, configura un espacio discontinuo, con la actividad polarizada en los puntos de parada de la alta velocidad, lo que se ha venido a denominar un efecto “túnel”, en que hay un espacio intermedio peor comunicado y unos núcleos con mucha accesibilidad. Por otro, la AVF crea una nueva jerarquía de ciudades, estableciendo una diferenciación entre las ciudades que tienen acceso a la red y las que no. Además, pueden producirse los efectos de polarización de la actividad económica anteriormente descritos.

Por ello, se hacen necesarias políticas que busquen la cohesión territorial y que tiendan a reducir estos efectos, como son un aumento del número de paradas y de estaciones intermedias, y la mejora de las comunicaciones desde las localidades que no dispongan de servicios de AVF hasta las estaciones más próximas.

Conclusiones

No podemos mantener que la alta velocidad sea sinónimo de desarrollo económico pero tampoco que no lo sea. En este sentido, De Rus (2010) afirma que “se quiere advertir sobre la dificultad de predecir los efectos finales de localización o de desarrollo regional de inversiones en infraestructuras de transporte sin incorporar al análisis otros factores, a veces más decisivos que la propia infraestructura, como por ejemplo la situación del mercado laboral”.

El resultado final sobre el desarrollo económico de la llegada de la alta velocidad a una ciudad pequeña es incierto puesto que la alta velocidad puede ser un impulsor de desarrollo económico o un canal de absorción de su actividad económica. En este sentido Barreiro (2011) señala que la alta velocidad supone al menos que se abra una puerta en forma de oportunidad para su desarrollo.

Puerta abierta a la que se puede acceder al desarrollo pero también en la que se cuecen otras ciudades y no necesariamente grandes (el ejemplo del desarrollo de Ciudad Real a costa de Puertollano es un ejemplo) y “roben” actividad económica.

Que ocurra una u otra cosa depende no sólo de la infraestructura sino de que se abandonen actitudes pasivas que consideran que la infraestructura es una condición suficiente de desarrollo y se actúe proactivamente, ejecutando una serie de acciones para maximizar los beneficios de la AVF en las ciudades de tamaño mediano y pequeño a la vez que se neutraliza el efecto absorción por las grandes. Entre estas acciones podemos citar:

1. Procurar mantener el mayor tiempo posible la ventaja comparativa que ostenta la ciudad en materia de precios del suelo, vivienda y salarios, en comparación con las principales ciudades próximas. El inicio de la AVF sería una buena oportunidad para promocionar la imagen de la ciudad, de tal forma que se conozca, entre otros aspectos, su atractivo turístico y los focos generadores de empleo en las actividades en las que puede presentar ventajas competitivas.
2. Potenciar mediante políticas adecuadas otras ventajas comparativas para atraer la localización de actividades económicas. La potenciación de los servicios a empresas son clave en este contexto.
3. Es muy importante coordinar los servicios de AVF con el transporte interurbano en autobús de la zona de influencia de la ciudad asegurando un mínimo diario de servicios coordinados con los de alta velocidad.
4. Es necesario coordinar los servicios regionales de alta velocidad que paran en la ciudad con los de largo recorrido para aumentar las conexiones y la frecuencia de los servicios ferroviarios entre la ciudad y las del resto de la red de alta velocidad.
5. Es relevante para el desarrollo de estas estrategias el apoyo de las instituciones locales y regionales, siendo necesario que se conozcan y se analicen en profundidad los cambios territoriales y de movilidad conforme se ponga en servicio la AVF.

En nuestra opinión, no se puede afirmar categóricamente que la literatura económica muestre que la alta velocidad suponga un impacto nulo sobre el crecimiento tal como afirman algunos autores y que sea un tema de investigación cerrado. Más bien es un campo abierto de estudio, en el que queda por investigar si en los casos citados por la literatura económica en los que la ubicación de

una estación de alta velocidad en una ciudad pequeña supuso una pérdida de actividad económica a favor de las grandes se debió a estrategias inadecuadas por parte de las ciudades que consideraron que, sin más, la llegada la alta velocidad era un factor suficiente para su desarrollo.

Bibliografía

- [1] Albalate, D., y Bel, G. (2011): “Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España”, *Revista de Economía Aplicada*, N° 55, pp. 171-190.
- [2] Barreiro, J. (2011): “Sobre la rentabilidad social y económica de las líneas de alta velocidad ferroviaria”, *360. Alta Velocidad*, en prensa.
- [3] Blum, U., Haynes, K. E., Karlsson, C. (1997): “The regional and urban effects of high-speed trains”, *Annals of Regional Science*, vol. 31, Issue 1.
- [4] Bellet Sanfeliu, C. (2002): “El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano”, *Revista de Geografía*, n°1, 2002.
- [5] Bonnafous, A. (1987): “The regional impact of the TGV”, *Transportation*, Vol. 14, n. 2; pp. 127-137.
- [6] Carstensen, F.V., Lott W., Mc Millen, S., Shrestha H., Weerasinghe, N. (2000): *Infrastructure Improvements in New Haven County. Potential Build-Out Strategies. A Dynamic Impact Analysis*, Connecticut Center for Economic Analysis.
- [7] De Rus, G. (2010): “Efectos económicos indirectos y efectos económicos adicionales”, *Papel de trabajo; proyecto de investigación, Evaluación Socioeconómica y Financiera de Proyectos de Transporte*.
- [8] Facchinetti, V. (2005): “Efectos Espaciales de las Estaciones de TGV implantadas en la Periferia de las ciudades Pequeñas”, *ITN*, n°70, pp. 22-27.
- [9] Froidh, O. (2005): “Market effects of regional high-speed trains on the Sveland line”, *Journal of Transport Geography*, n°13, pp. 352-361.
- [10] Givoni, M. (2006): “Development and impact of the Modern High-speed Train: A Review”, *Transport Reviews*, 26 (5), 593-611.
- [11] Nakamura, H., y Ueda, T. (1989): *The Impacts of the Shinkansen on Regional Development*, in: *The Fifth World Conference on Transport Research*, Yokohama, 1989, Vol. III. Western Periodicals, Ventura, California.
- [12] Pol, P.M.J. (2003): “The Economic Impact of the High-Speed Train on Urban Regions,” *ERSA conference papers*, European Regional Science Association.
- [13] Ribalaygua Batalla, C. (2002): “Evolución de la red de alta velocidad francesa”, en *Economía Aragonesa*, diciembre de 2002, volumen dedicado a la Jornada sobre el impacto socioeconómico del AVE en Zaragoza.
- [14] Rietveld, P., Bruinsma, F.R., Delft, H.T., Ubbels, B. (2001): *Economic impacts of high speed trains. Experiences in Japan and France: expectations in The Netherlands*, Research Memorandum 2001-20, Universiteit Amsterdam.

[15] Rivas, A., y Coronado, J.M. (2005): “La movilidad de la Alta Velocidad en estaciones situadas en ciudades de tamaño pequeño”, ITN, nº.70, pp.52-57.

[16] Thompson, L.S. (1994): “High Speed Rail in the United States- Why isn’t there more?”, Japan Railway and Transport Review, 3, 32-39.

[17] Ureña, J.M. et.al. (2005): “Alta velocidad ferroviaria e integración metropolitana en España: el caso de Ciudad Real y Puertollano”, Revista Eure, nº. 92, pp.87-104.

[18] VV.AA. (1997), Annals of Regional Science, The Regional and Urban Effects of the High-speed Trains, Vol. 37, 1997.

[19] Van den Berg, L. y P. Pol (1998): The European high-speed train-network and urban development., Aldershot: Ashgate.

[20] Willigers, J. (2003): “High-speed railway developments and corporate locations decisions. The role of accessibility”, Comunicación presentada en el 43 ERSA Congress, Jyväskylä.