

Bruselas impulsa la alta velocidad ferroviaria entre las grandes capitales con precios asequibles

La Comisión Europea reserva 2.900 millones en fondos para apoyar a la industria de combustibles sostenibles ante una necesidad de inversión inmediata de 100.000 millones

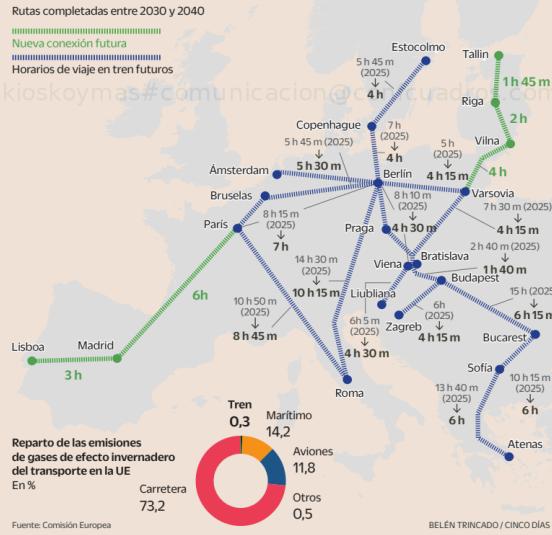
MANUEL V. GÓMEZ /
JAVIER F. MAGARIÑO
BRUSELAS / MADRID

Es imposible que Europa -y el mundo entero- alcancen ningún objetivo de reducción de emisiones si que esto pase por el transporte. Y en este campo, el medio que menos contaminan es el ferrocarril. En ese marco, la Comisión Europea presentó ayer un plan para impulsar el uso del tren en un aspecto muy concreto: la conexión por alta velocidad entre las grandes capitales europeas. Si ir de Berlín a Copenhague cuesta ahora siete horas, el objetivo del Ejecutivo europeo es que quede en cuatro; pasar de casi 14 horas a 6 es la meta entre Atenas y Sofía. Todo ello a un precio "asequible".

Uno de los puntos que el ex primer ministro italiano Enrico Letta destacó en su informe sobre el mercado único y cómo profundizar en él era la falta de una red ferroviaria paneuropea que uniera las grandes capitales con tiempos y precios razonables para poder ser competitivos frente a otros medios de transporte como el avión o el automóvil. Con este objetivo, la Comisión lanzó una comunicación con varias recomendaciones a los Estados para que impulsen la alta velocidad y, al mismo tiempo, reduzcan emisiones contaminantes, puesto que el tren es el transporte que menos carbono emite. Según los números de 2022, mientras los medios por carretera copaban el 73,2% de las emisiones y los aviones el 11,8%, el ferrocarril solo fue responsable del 0,3%. El resto le corresponde al transporte marítimo.

Bruselas ya lleva años embarcada en el objetivo de impulsar el uso del ferrocarril. En 2021 lanzó un plan para duplicar la alta velocidad europea en 2030 y triplicarla en 2050. Ahora el impulso que plantea Bruselas debe trabajar en varias líneas de actuación: eliminar los cuellos de botella que hay en las fronteras, crear una estrategia de financiación para las inversiones necesarias, mejorar la regulación o aumentar la

Conexiones y tiempos de viaje en tren de alta velocidad entre las principales ciudades europeas



competencia para que haya billetes más asequibles. Este último punto puede parecer sacado del manual teórico del buen funcionamiento de los mercados, pero pone un ejemplo que en España se puede entender fácilmente. Señala la Comisión en uno de sus

documentos que "en España y en Italia el aumento de la competencia ha provocado rebaja de precios y crecimiento del número de pasajeros", algo que se puede comprobar con facilidad en los trayectos entre Madrid y Valencia o Madrid y Barcelona.

Inversión a largo plazo
Para la rebaja de precios, la Comisión no fija ningún objetivo. Si lo que hace en cambio para los tiempos. A los ya dichos señala, por ejemplo, que de Berlín a Viena se puede pasar de las 8 horas actuales a 4,5 o que las 9,5 que se tarda en llegar de Madrid a París se quedan en 6. En el mapa dibujado también se puede ver el viejo objetivo de que haya una línea de alta velocidad entre Madrid y Lisboa que una las dos capitales ibéricas en tres horas.

Esto, como demuestra precisamente ese proyecto que ni siquiera está empezado, precisa dinero. ¿Cuánto? "Requiere una importante inversión a largo plazo", advierten los téc-

nicos de la UE. "Se estima que finalizar la red de alta velocidad TEN-T prevista para 2040 costaría alrededor de 345.000 millones de euros", empiezan diciendo sobre una red, no solo ferroviaria, de altas prestaciones. Pero continúa cuando apunta que "una red más ambiciosa que funcione a velocidades muy altas (muy por encima de los 250 km/h) podría costar hasta 546.000 millones de euros para 2050".

Esas ingentes cantidades de dinero, en una Europa ya muy endeudada y con grandes necesidades en otros capítulos de gasto público (envejecimiento, defensa), llevan a la Comisión a advertir de que "la financiación pública por sí sola no será suficiente para satisfacer las importantes necesidades de inversión".

La segunda pata del pa-

aviación y transporte marítimo más limpios. Altos representantes del sector aéreo llevan años reclamando incentivos públicos a la producción, de modo que una mayor oferta favoreza precios competitivos.

La Comisión dice haber tomado la iniciativa a través del Plan de Inversiones en Transporte Sostenible (STIP).

En Bruselas se han identificado necesidades de desarrollo industrial presupuestadas en 100.000 millones de euros para cubrir los primeros pasos: de aquí a 2035 serán necesarias 20 millones de toneladas de combustibles sostenibles (biocombustibles y combustibles electrónicos) para atender los objetivos expresados en los programas RefuelEU Aviation y FuelEU Maritime. La CE pone ya sobre la mesa 2.900 millones.

En la actualidad, la escasa disponibilidad de combustible sostenible de aviación (SAF por sus siglas en inglés) llega a las aerolíneas con precios entre cuatro y seis veces más altos que el

del queroseno, advierten una y otra vez las principales asociaciones de líneas aéreas, entre ellas la española ALA. Solo en España, el consumo estimado de SAF a lo largo de este 2025 será de 120.000 toneladas, atendiendo a la orden comunitaria de llevar un 2% de mezcla en cada vuelo. La exigencia de la UE sigue escalando hasta el 6% de SAF en 2030, del que una quinta parte, unas 600.000 toneladas, ya tendrá que ser SAF sintético. En cada despegue deberá haber un 20% de SAF en 2035, un 42% en 2045, y el mandato alcanza el 70% en 2050.

El STIP, sostiene la CE, es una señal clara a los inversores de que los objetivos europeos de descarbonización siguen en pie y de que la UE apoyará la transición a una economía climáticamente neutra. La principal palanca para animar la inversión privada es la movilización de fondos públicos por los citados 2.900 millones hasta 2027. La mayor parte, unos 2.000 millones, saldrá del marco InvestEU; habrá 300 millones del Banco Europeo del Hidrógeno, y 446 millones de euros del Fondo de Innovación para proyectos de combustible de aviación sintético y combustible marítimo. Los últimos 133 millones serán reservados para investigación e innovación en combustibles dentro del marco de Horizonte Europa.

Menor dependencia

En Moeve, una de las principales inversoras en España para el desarrollo de combustibles sostenibles, se ha recibido este impulso como agua de mayo. Su director de Energías Limpias, Carlos Barrasa, señaló que el STIP "representa un avance significativo en el apoyo a la descarbonización del transporte aéreo y marítimo". Desde su punto de vista, la asignación de fondos europeos "permite escalar la producción de combustibles sostenibles en Europa, reforzando el liderazgo de la región en la transición energética a nivel global".

En un contexto en el que Estados Unidos ha tomado la delantera con fuertes incentivos a la industria de los combustibles limpios, la UE trata de acelerar ahora en la producción de combustibles biológicos y no biológicos para reducir la dependencia respecto a los combustibles fósiles importados.

La Comisión y los Estados miembros también preparan un proyecto piloto de la Coalición eSAF Early Movers para finales de 2025, con el que se movilizarán al menos 500 millones para proyectos de combustible de aviación sintético. Otra vía de trabajo es la de implantar condiciones favorables a las inversiones en este campo, donde el sector privado está llamado a jugar un papel determinante siempre que exista demanda. Desde la Comisión se adelanta que se activará un mecanismo que conecte a los productores y compradores de combustible, lo que debería dar seguridad en la parte de los ingresos y amortización de las fuertes inversiones necesarias.

La carretera supone el 73,2% de las emisiones; el avión, el 11,8%, y el tren, apenas el 0,3%

Una red con velocidades de más de 250 km/h puede costar 546.000 millones