

## **XVI CONGRESO AECIT:**

“POLÍTICAS ACTIVAS EN TURISMO. RESPUESTAS A LA SINGULARIDAD DEL  
MERCADO LABORAL”

Mijas (Málaga): 9, 10 y 11 de noviembre 2011

## **EL TREN DE ALTA VELOCIDAD: UNA REVOLUCIÓN TECNOLÓGICA PARA EL SECTOR TURÍSTICO**

---

María Cordente Rodríguez

M<sup>a</sup> del Carmen Alarcón del Amo

Juan Antonio Mondéjar Jiménez

Águeda Esteban Talaya

[María.Cordente@uclm.es](mailto:María.Cordente@uclm.es), [MCarmen.Alarcon@uclm.es](mailto:MCarmen.Alarcon@uclm.es), [JuanAntonio.Mondejar@uclm.es](mailto:JuanAntonio.Mondejar@uclm.es),  
[Agueda.Esteban@uclm.es](mailto:Agueda.Esteban@uclm.es)

*Área de Comercialización e Investigación de Mercados*

*Departamento de Administración de Empresas*

*Universidad de Castilla-La Mancha*

**Tema de debate propuesto: *Efectos de la revolución tecnológica en el turismo***

### **1. Introducción**

Es evidente que los efectos de la revolución tecnológica en el sector turístico han sido muchos, y muy variados. Las infraestructuras son un ejemplo de ello a distintos niveles.

El tren de alta velocidad pone de manifiesto la importancia que tiene esta revolución tecnológica en el sector turístico: la puesta en servicio de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Valencia supone incorporar los últimos avances tecnológicos a una red, como la española, que tiene ya cierta tradición desde la inauguración, en el año 1992, de la primera línea Madrid-Sevilla.

Sin embargo, es preciso aprovechar las sinergias derivadas de este avance tecnológico, puesto que la llegada de la red de alta velocidad suele generar una gran cantidad de expectativas pero la propia infraestructura solo representa una vía de accesibilidad con posibilidades dinamizadoras, sobre las que las instituciones públicas y privadas del territorio deberán trabajar para convertirlas en realidades de dinamización y de desarrollo.

En el ámbito turístico, las líneas de alta velocidad tienen un efecto inmediato sobre el incremento del número de visitantes, aunque no suele llevar aparejado un aumento de las pernoctaciones, por cuanto permiten nuevas opciones de desplazamiento, mucho más rápido y, en ocasiones, más económico que en otros casos (gracias, por ejemplo a las ofertas para billetes adquiridos con antelación a través de Internet, lo que enlaza otro efecto de la propia revolución tecnológica en los usuarios del tren).

La llegada de las líneas de alta velocidad constituye un factor dinamizador de las localidades que enlaza, pero también lo es de las zonas que atraviesa, gracias a las estaciones intermedias, logradas por la demanda de instituciones públicas y privadas, en defensa del alcance de la igualdad territorial. La responsabilidad de aprovechar las sinergias que se dan, no sólo en el ámbito tecnológico turístico sino en cualquier otra opción, está en manos de todo los agentes implicados en este sentido: ciudadanos, instituciones, decisores públicos, sector privado y un largo etcétera.

## 2. Revolución tecnológica ferroviaria

La llegada de la revolución tecnológica al sector ferroviario llega con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020), cuya implantación permitirá conectar todas las capitales de provincia españolas por alta velocidad (tanto por líneas especialmente construidas como por otras acondicionadas a la alta velocidad); y dentro de este plan el Plan Sectorial de Ferrocarriles (PSF) que persigue desarrollar una red ferroviaria mixta (viajeros y mercancías) de altas prestaciones que mejore la accesibilidad y equilibre el territorio español.

Con las obras finalizadas en 2010, son 24 las ciudades españolas conectadas por alta velocidad (Figura 1), convirtiendo así a España en el segundo país con mayor red de alta velocidad ferroviaria en el mundo, tan sólo por detrás de China, y superando a países pioneros en alta velocidad como son Japón o Francia.

Figura 1: Líneas en servicio AVE España



Fuente: Adif (2011)

### **3. Situación en Castilla-La Mancha**

La llegada del AVE a Castilla-La Mancha, coincide con la puesta en marcha de la primer línea en España en 1992, que une Madrid con Sevilla, con motivo de la Expo'92, realizado paradas en Ciudad Real y Puertollano.

En el año 2003 Guadalajara en el año 2003, se benefició del paso de la línea de AVE que une Madrid con Barcelona. Toledo tuvo que esperar hasta el año 2005, cuando llegó la conexión por alta velocidad con Madrid. Y en 2010 esta infraestructura llegó a Albacete y Cuenca; con la línea que une Madrid con Valencia.

Esta infraestructura proporciona conexión interna a la comunidad de Castilla-La Mancha, pero también conexión con el resto de la península, por medio de enlaces en Alicante, Madrid y Valencia, representando una oportunidad de accesibilidad con posibilidades dinamizadoras; que esta dinamización en las ciudades y provincias conectadas se lleve a cabo depende de una serie de factores (Bellet, 2006): implantación e inserción de la propia infraestructura, nivel y características del servicio (frecuencias, precios y tiempos), características socioeconómicas y del contexto territorial, y estrategias desarrolladas por los agentes del medio.

Por ello, es necesario llevar a cabo otras acciones complementarias a la dotación de la infraestructura siguiendo tres ejes básicos (Bellet, Alonso y Casellas, 2010): medidas de planificación, de gestión y de promoción e imagen urbana.

#### **3.1. Efectos generados**

En general, los efectos que la llegada de la alta velocidad puede generar sobre la región, se pueden agrupar en tres tipos: económicos directos (inversión y empleo derivado de la construcción) e indirectos (apertura de mercados, nuevas actividades, flujos turísticos,...), sociales (ahorro de tiempo, conexión, notoriedad y visualización de la ciudad, descongestión del tráfico, reducción de accidentes,...) y de sostenibilidad ambiental (reducción contaminación por CO<sub>2</sub> y ahorro de combustible).

Sin embargo los efectos no son inmediatos, sino que se producen de forma paulatina; siendo los más inmediatos los derivados directamente de la implantación de la infraestructura y los indirectos sobre el sector turístico.

Entre los efectos económicos más destacados señalar el desarrollo de nuevas actividades en Ciudad Real (alta tecnología, software y universitaria) y Puertollano (industria pesada y producción energética); crecimiento de la población (Ciudad Real, Guadalajara y Puertollano).

Entre los impactos más destacados en el sector turístico, en el caso de Ciudad Real se observó un aumento del número de visitantes (González, Aguilera, Borderías y Santos, 2005; Alonso y Bellet, 2009), y una reducción en las pernoctaciones (Bellet, 2000). La llegada de la alta velocidad a Toledo produjo un aumento de visitantes y del número de excursionistas/visitantes de día (Esteban y Mondéjar, 2011). Y en el caso de Guadalajara, también se produjo un aumento del número de visitantes desde la entrada en funcionamiento la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. Por otro lado la oferta hotelera de Ciudad Real,

Guadalajara y Toledo se ha ido acomodando y diversificando, mediante la oferta de productos específicos y con hoteles de mayor categoría (Bellet, Alonso y Casellas, 2010).

En el caso de Cuenca y Albacete, todavía es demasiado pronto para ver los efectos de su implantación, debido a que la línea sólo lleva en servicio desde el 18 de diciembre de 2010. Aunque se espera que su llegada abra nuevos mercados turísticos que lleguen a las costas mediante el turismo de cruceros y a los aeropuertos de Madrid, Valencia y Alicante; así como el incremento y creación de relaciones comerciales con las comunidades de Madrid y Valencia, intención que han manifestado el 17% de las empresas de estas comunidades en un estudio reciente sobre impacto económico del AVE Madrid-Valencia.

### **3.2. Retos actuales**

Ante la llegada de esta infraestructura los agentes locales y provinciales han de emprender una serie de acciones para conseguir que esa mejora de la accesibilidad se transforme en mejoras económicas para las provincias y para el sector turístico de las mismas.

Entre esas acciones destacan las emprendidas por la Diputación Provincial de Cuenca, que ha mantenido conversaciones con el Ministerio de fomento y Renfe, para adoptar medidas conjuntas de promoción turística de Cuenca a través de la línea de alta velocidad, mediante descuentos en el precio de los billetes; a esta iniciativa pública acompaña la iniciativa privada conquense, que ofrece descuentos en hostelería a visitantes que llegan en AVE y realizan al menos dos pernoctaciones en la provincia.

### **Referencias bibliográficas**

Adif (2011): [www.adif.es](http://www.adif.es).

Alonso, M. P. y Bellet, C. (2009): "El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio", en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, vol. 13, nº 281. Disponible en: [www.ub.es/geocrit/sn/sn-281.htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-281.htm).

Bellet, C. (2000): *Les oportunitats del Tren d'Alta Velocitat a Lleida*. Pagès Editors: Lleida.

Bellet, C. (2006): "El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones en torno al caso español", en *I Jornada Europea Alta Velocidad y Territorio*, pp. 141-156.

Bellet, C.; Alonso, P. y Casellas, A. (2010): "Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España", en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 52, pp. 143-163.

Esteban, A. y Mondéjar, J.A. (2011): "Toledo y Cuenca: el turismo como clave de futuro en dos ciudades Patrimonio de la Humanidad", en *Añil. Cuadernos de Castilla-La Mancha*, nº 31, pp.79-86.

González, M.P.; Aguilera, M.P.; Borderías, M.J. y Santos, J.M. (2005): "Cambios en las ciudades de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla desde su implantación", en *Cuadernos Geográficos*, nº 36, pp. 527-547.

Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2011): Disponible en [www.adif.es](http://www.adif.es)