



LUNA

## CERCANIAS Y EL AVE HAN LOGRADO ROMPER LA CAIDA

# La cuota de mercado en viajeros del tren creció en 1992, tras 40 años de pérdidas

El espectacular crecimiento durante 1992 de los tráficos de cercanías por tren, que en el caso de Renfe ha supuesto un incremento del 17 por ciento con 310 millones de viajeros transportados, y el nacimiento del AVE, con 1,3 millones de viajeros desde su inauguración el 19 de abril, han logrado romper la tendencia descendente de la cuota de mercado del ferrocarril en relación con los otros modos de transporte público, que pasó de ser del 56 por ciento en 1950 al 7 por ciento en 1990.

**E**s todavía pronto para evaluar con rigor estadístico el comportamiento y la evolución del tráfico ferroviario en relación con otros modos de transporte, en principio competidores, (carretera y avión) durante este trascendental año de 1992. Trascendental también para el transporte, ya que en él se ha inaugurado la primera línea ferroviaria española de alta velocidad, se han abierto a la circulación cientos de nuevos kilómetros de auto-vías, y también porque el grupo estatal de empresas aéreas, Iberia, ha enfrentado el plan de reconversión más ambicioso y duro de su historia.

El ferrocarril, y más concretamente la principal empresa ferroviaria del país, Renfe, ha sufrido con más intensidad, si cabe, que en ejercicios ante-

**P. García**

riores, la grave presión que causa la alarma social y política por su cuenta de resultados. Algunos servicios, en especial los regionales, han sufrido recortes en su ocupación, a pesar de que hasta octubre habían transportado a 22 millones de personas.

Pero ambos elementos no deberán ocultar otros resultados que parecen indicar que las inversiones y reestructuraciones llevadas adelante en el ferrocarril durante los dos últimos quinquenios, al margen de controversias, comienzan a arrojar saldos positivos.

Las cifras, todavía provisionales, que indican que los trenes de cercanías de Renfe han transportado durante 1992 un promedio levemente inferior a un millón de viajeros diarios, y los resultados del AVE que a final de diciembre había superado 1,3 millones de viajeros transportados en poco más de 8 meses, expresan bien a



las claras que, en determinadas condiciones y servicios se puede y debe esperar un sólido futuro para el viejo modo de transporte ferroviario.

Como hecho relevante puede asegurarse que 1992 será el primer año, desde el ya lejano ejercicio de 1950, en el el tren no perderá (de modo global) cuota en el mercado del transporte de viajeros, en relación con sus competidores en el sector específico de los servicios públicos. Y ello, a pesar de la fuerte tendencia alcista registrada por los llamados autobuses de línea, que han crecido de modo muy significativo dado el número espectacular de kilómetros de autovías que se han puesto en servicio durante los últimos doce meses.

## FERROCARRIL, MAS CERCANO, MAS RAPIDO

Sin que de los cuadros que ilustran esta información puedan desprenderse comparaciones exactas sobre el comportamiento de los tres principales modos de transporte durante los dos últimos ejercicios, ya que cada uno de ellos toma en consideración conceptos y períodos de tiempo muy diversos, sí permiten establecer algunas conclusiones sobre el marco de relaciones que ya se empieza a establecer entre los distintos modos de transporte concurrentes en el moderno panorama del tráfico de pasajeros en España.

Se puede evaluar que el número de viajeros que los diversos modos de transporte público terrestre y aéreo han tenido en nuestro país durante 1992 es de 3.600 millones. De ellos al transporte urbano, (metropolitanos y autobuses) exclusivamente corresponden 2.260 millones de viajeros, al los autobuses de línea 830 millones, a

los medios aéreos 75 millones, y a los ditintos ferrocarriles 430 millones.

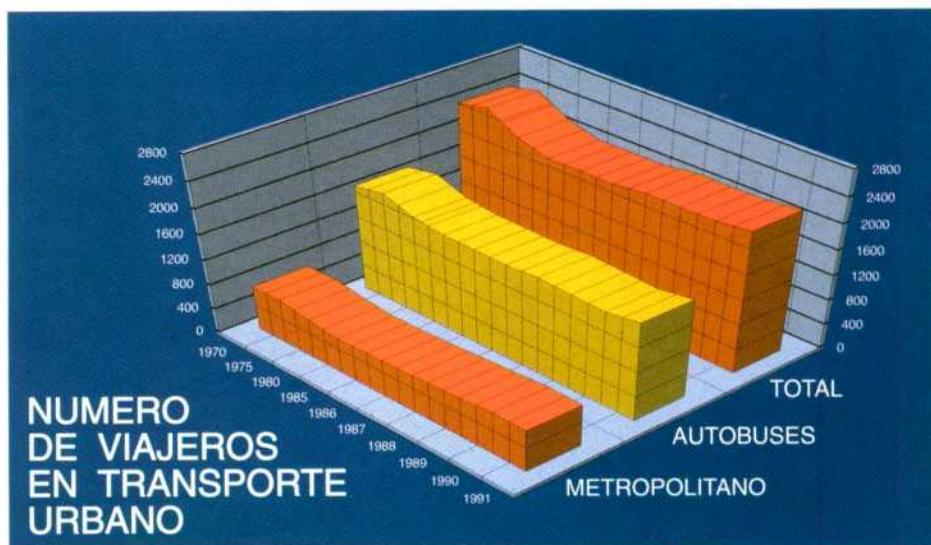
En este contexto estadístico podemos valorar con mejores referencias la importancia cuantitativa que debe otorgarse al incremento de 50 millones de pasajeros año que han obtenido las cercanías de Renfe en 1992. Es importante destacar igualmente, que existe un relativo estancamiento en el crecimiento del número de usuarios

de los metropolitanos y de los autobuses urbanos, durante los últimos ejercicios, lo que hace más meritorio el crecimiento de las cercanías de Renfe.

Para comprender mejor la importancia que en el contexto intermodal tienen los 1,3 millones de viajeros transportados por el AVE en ocho meses, debemos comparar esta cifra con la de aquellos otros servicios del



LUNA



propio ferrocarril y del resto de los modos de transporte, que por su carácter y distancia pueden ser comparables.

Así, por ejemplo, los pasajeros transportados por todas las compañías aéreas que operan vuelos interiores, regulares y no regulares, ascendieron en 1992 a 36 millones. Los viajeros de Renfe de largo recorrido fueron 16 millones. Los datos que se tienen de los servicios de autobuses en línea no son desglosables a la hora de ajustar la comparación, ya que en los 830 millones de viajeros anuales que transportan se incluyen sin distinción los viajes con muy pocos kilómetros de recorrido, siempre que no sean estrictamente urbanos, y aquellos que son de medianas y largas distancias.

Los resultados que el AVE ha obtenido en los meses que lleva funcionando deben ser valorados con evidente cautela ya que, por un lado, en ellos se incluye la ocupación generada como consecuencia de la Exposición Universal de Sevilla, y por otro, todavía no ha existido tiempo material para que este nuevo modo de transporte desarrolle el crecimiento "inducido" en número de pasajeros que ha sido la característica más sobresaliente en otras experiencias.

Sin embargo, y como fenómeno no aplicable exclusivamente a la nueva línea Madrid-Sevilla y a sus derivaciones por Andalucía y Extremadura, sino también a relaciones como Madrid-Valencia-Alicante-Murcia y, en menor medida, a Madrid-Barcelona, se puede asegurar que la reducción en los tiempos de viaje por parte del ferrocarril, así como la modernización de la calidad del servicio, están siendo elementos determinantes para que el tren mantenga y aún acreciente su cuota de mercado en las relaciones de largo recorrido.

En el cuadro sobre reducción de tiempos de viaje en las tres principales relaciones ferroviarias de largo recorrido se comprueba que el salto espectacular en la carrera por la velocidad, hace coincidir aquellos corredores que permite un servicio rápido, con los que son capaces de mantener el atractivo para el usuario de nuestros días. Por el contrario, y como demostró el estudio sobre el estado de la infraestructura ferroviaria gestionada por Renfe, PEMI, en los más de 3.000 kilómetros de líneas que mantienen estándares de calidad más propios de hace medio siglo que de nuestros días, los tráficos no hacen más que caer.

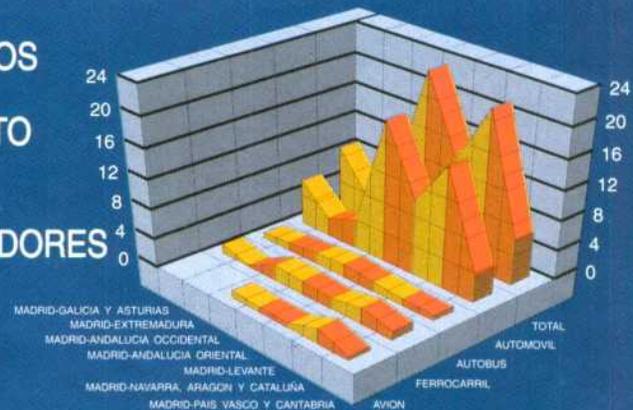
## NUMERO DE VIAJEROS EN FERROCARRIL 1992



## NUMERO DE VIAJEROS TRANSPORTE AEREO 1992



## VIAJEROS Y REPARTO MODAL POR CORREDORES



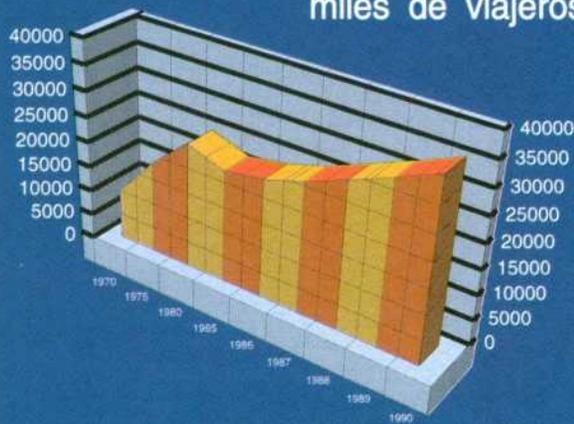
## LA GUERRA DE LOS CORREDORES

Para hacer una justa valoración de los cuadros sobre "Tráfico y reparto intermodal en los corredores de transporte", es imprescindible señalar en primer lugar que, a fin de hacer

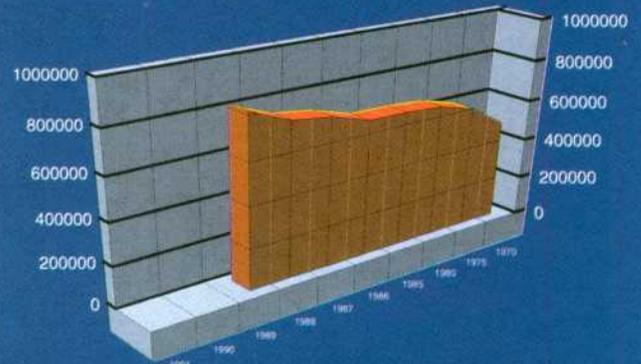
posible la comparación, se han eliminado de modo aleatorio todas aquellas rutas que no tienen estructura radial, contando con que el epicentro sea Madrid. Por otra parte, el reparto modal que se expresa excluye ese porcentaje absolutamente mayoritario de trayectos que se realizan en el ámbito urbano.

Sorprende que los corredores que se

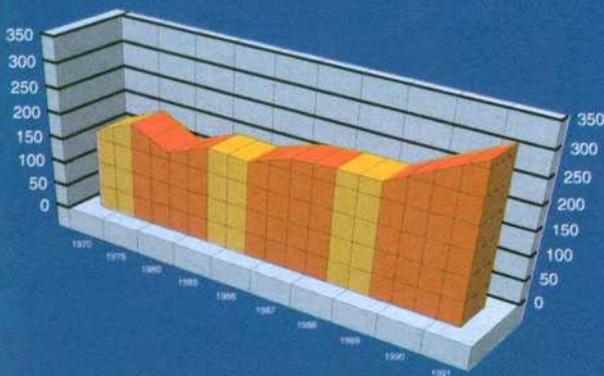
## TRANSPORTE AEREO miles de viajeros



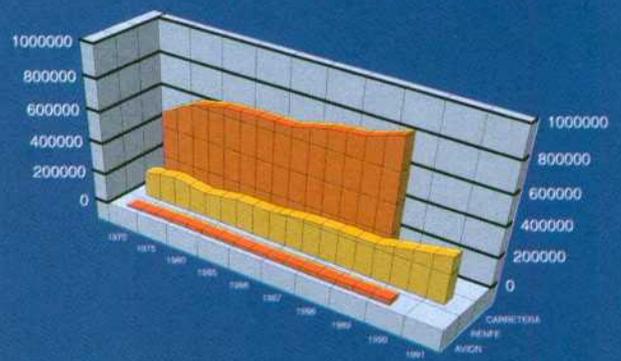
## TRANSPORTE POR CARRETERA miles de viajeros



## TRANSPORTE POR FERROCARRIL miles de viajeros



## TRANSPORTE POR CARRETERA miles de viajeros



encaminan hacia el sur de la Península (Andalucía Oriental y Occidental y Extremadura) sumen el 35.4 por ciento del número de viajeros año, frente a los 27.7 por ciento a que absorben los corredores que se dirigen hacia Cataluña, Navarra, Aragón, el País Vasco y aún Cantabria. Incluso si comparamos, grosso modo, los viajeros que durante 1992 viajaron en tren y avión de Madrid a Sevilla y de Madrid a Barcelona (y viceversa) solo existe un saldo de 100.000 personas en favor de la ciudad condal. Ello vendría a dar la razón de algún modo a los diseñadores de la línea de alta velocidad que dieron prioridad al sur del país, a pesar de las fuertes críticas que han recibido.

Otro elemento muy digno de tener en cuenta es el elevadísimo porcentaje de tráfico intermodal que se canaliza a través del automóvil privado que, en la inmensa mayoría de los ca-

sos, supera el 50 por ciento, alcanzando en algunos corredores, como en el Madrid-Andalucía Oriental el 81.4 por ciento de los tráficos. Este dato expresa más que ninguna otra cosa la escasa capacidad competitiva que mantienen los medios públicos frente al gran medio privado de transporte, y permite prever que en un futuro cercano, con el aumento de la eficacia y la calidad de los sistemas colectivos, se podrán recuperar muy elevados porcentajes de mercado en detrimento del uso del coche.

En favor de esta tendencia incide el Libro Blanco del Transporte presentado por la Comisión de las Comunidades Europeas el pasado 3 de diciembre en Bruselas. En este documento se apuesta por el ferrocarril y la navegación fluvial y costera, frente a la carretera, como sistemas para contrapesar los graves problemas que el automóvil está generando al

medio ambiente, la seguridad vial y la saturación de las grandes redes de carreteras.

## LOS GASTOS QUE GENERA LA INFRAESTRUCTURA

Durante 1992 se ha producido un fenómeno significativo, en función de la irregularidad con que se ha programado el reparto de las disponibilidades inversoras para infraestructuras de transporte a lo largo de la geografía del país.

En los cuadros sobre inversiones de los distintos modos de transporte por Comunidades Autónomas, se comprueba como aquellas regiones que resultan privilegiadas por el gasto del ferrocarril, lo son igualmente por el gasto en carreteras y en transporte aéreo. Andalucía, Cataluña, Valencia y

Madrid ha recibido más del 70 por ciento de las inversiones en infraestructura del transporte que se han realizado en las dos últimas década y ello ha traído como principal consecuencia la expansión del uso de los diferentes medios, urbanos e interurbanos, sin que ninguno de estos medios haya quedado descolgado del resto. Se puede hablar de un "crecimiento armónico de la intermodalidad" en estas zonas.

Por el contrario, en el resto de las comunidades se ha realizado una menor inversión, y las mejoras de infraestructura se ha centrado en la carretera, dada la diferencia en la cuantía total del gasto en este medio en comparación con la del tren y el avión. Ello ha traído como conse-



| INVERSIONES EN AEROPUERTOS 1991 |               |
|---------------------------------|---------------|
| en millones de pesetas          |               |
| <b>TOTAL</b>                    | <b>31.164</b> |
| <b>D.G. AVIACION CIVIL</b>      | <b>1.696</b>  |
| <b>AEROPUERTOS NACIONALES</b>   | <b>29.468</b> |

cuencia una mejora generalizada de las condiciones de calidad con que se realizan servicios por este medio, en relación con sus competidores, traduciéndose de inmediato en una pérdida de cuota de mercado en dichas Comunidades, muy especialmente por parte del ferrocarril. ▢

DIEGO F.F.

| INVERSIONES REALIZADAS EN CARRETERAS 1991                            |               |
|--|---------------|
| MOPT, ORGANISMOS AUTONOMOS, ENTES TERRITORIALES Y EMPRESAS ESTATALES | 1991          |
| <b>TOTAL</b>   | <b>690669</b> |
| <b>ESTADO Y ORGANISMOS AUTONOMOS</b>                                 | <b>384027</b> |
| <b>D. Gral. de Carreteras</b>  | <b>383895</b> |
| <b>Infraestructuras del Transporte y Transporte Terrestre</b>        | <b>132</b>    |
| <b>ENTES TERRITORIALES</b>   | <b>279288</b> |
| <b>Diputaciones</b>  | <b>67962</b>  |
| <b>Comunidades autónomas</b>   | <b>211326</b> |
| <b>Cinturon litoral y segundo cinturón de Barcelona</b>              | <b>8597</b>   |
| <b>SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS</b>                       | <b>18657</b>  |

LUNA

| INVERSIONES REALIZADAS EN FERROCARRILES                          |       |       |       |        |        |        |        |        |
|--|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| MINIST. DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES Y COMPANIAS FERROVIARIAS | AÑOS  |       |       |        |        |        |        |        |
|  | 1980  | 1985  | 1986  | 1987   | 1988   | 1989   | 1990   | 1991   |
| <b>TOTAL</b>   | 66793 | 89994 | 87751 | 119630 | 150169 | 190095 | 247036 | 278291 |
| <b>Obra civil</b>  | 42675 | 58372 | 60318 | 93681  | 108246 | 122866 | 176452 | 203037 |
| <b>Material móvil</b>  | 24118 | 31622 | 27433 | 25949  | 41923  | 68227  | 70584  | 75254  |
| <b>D. GRAL. DE INFRAESTRUCTURA</b>                               | 10658 | 32109 | 30124 | 36933  | 46040  | 56589  | 77606  | 63661  |
| <b>Vía</b>   | 10309 | 17717 | 14734 | 15661  | 34178  | 40077  | 44292  | 12369  |
| <b>Otras inversiones</b>   | 349   | 14392 | 15390 | 21272  | 11862  | 16512  | 33314  | 51292  |
| <b>RENFE</b>   | 48306 | 44057 | 45967 | 72400  | 92870  | 122070 | 152799 | 201000 |
| <b>Electrif. telecom. e instal. de seguridad</b>                 | 23856 | 14981 | 19638 | 17923  | 38927  | 45405  | 66050  | 105238 |
| <b>Otras inversiones</b>   | 13024 | 4207  | 5641  | 32613  | 16044  | 11543  | 22565  | 24291  |
| <b>Material móvil</b>  | 11426 | 24869 | 20688 | 21864  | 37899  | 65122  | 64184  | 71471  |
| <b>FEVE</b>  | 3973  | 5387  | 4459  | 3146   | 4696   | 6078   | 7453   | 5123   |
| <b>Electrif. telecom. e instal. de seguridad</b>                 | 2541  | 1190  | 661   | 1110   | 2219   | 4624   | 4528   | 3278   |
| <b>Otras inversiones</b>   | 67    | 1678  | 1951  | 1742   | 2014   | 1135   | 2041   | 898    |
| <b>Material móvil</b>  | 1365  | 2519  | 1847  | 294    | 463    | 319    | 884    | 947    |
| <b>COMP. DE COMUNIDADES AUTONOMAS</b>                            | 3856  | 8441  | 7201  | 7151   | 6563   | 6258   | 9178   | 8507   |
| <b>Electrif. telecom. e instal. de seguridad</b>                 | 1723  | 4070  | 1529  | 983    | 1396   | 2200   | 2315   | 4238   |
| <b>Otras inversiones</b>   | 805   | 137   | 784   | 2377   | 1606   | 1372   | 1347   | 1433   |
| <b>Material móvil</b>  | 1328  | 4234  | 4888  | 3791   | 3561   | 2686   | 5516   | 2836   |

LUNA