



# Madrid - Valencia, tercera línea de España en número de viajeros

En 2011, primer año de explotación de la línea de alta velocidad de Madrid a Valencia, Renfe transportó 1.837.177 viajeros, un 139 por ciento más que en 2010, lo que sitúa a esta ruta en el tercer lugar, después de las de Madrid a Barcelona -2.545.821 viajeros en 2011- y de Madrid a Sevilla -2.136.980 viajeros. Un año antes la relación de Madrid a Valencia se situaba en el sexto lugar, superada también por Madrid a Málaga, a Zaragoza y a Córdoba.

La puesta en servicio de la línea de Madrid a Valencia ha supuesto multiplicar el tráfico ferroviario en esta relación por 2,49, a pesar de

que la aviación ha mantenido una oferta significativa en términos de frecuencia, lo que le ha permitido retener un 20,32 por ciento de viajeros. El 99,3 por ciento de los viajeros lo han sido en trenes de alta

velocidad (AVE o Alvia) y el resto en trenes regionales.

Un dato curioso ha sido la variación de la estacionalidad ya que por primera vez los meses de verano han pasado de ser de alto tráfico para el ferrocarril a ser valle.

## ■ La oferta

La oferta ferroviaria entre Madrid y Valencia lo largo del año 2011 se ha concretado en tres productos. El primero es el de trenes de alta velocidad desde Madrid Puerta de Atocha a Valencia-Joaquín Sorolla, con tiempo de





### VIAJEROS EN FERROCARRIL PUNTO A PUNTO MADRID-VALENCIA 2006-2011

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AVE	-	-	-	-	50.001	1.683.772
ALVIA	-	-	-	-	3.093	141.816
ALARIS	709.751	720.922	816.059	756.147	697.988	-
Regional y otros	28.407	30.846	14.115	8.694	17.412	13.701
Total	738.158	751.768	830.174	764.841	768.494	1.839.289

viaje entre 95 y 110 minutos y 15 frecuencias por sentido y día hasta junio, y 13 de frecuencias desde julio a diciembre. El precio máximo es de 79,80 euros en turista y 143,70 euros en preferente.

El segundo producto que se oferta son los trenes Alvia de Madrid a Valencia y Castellón o Gandía, con tiempo de viaje de 115 a 125 minutos entre Madrid y Valencia, con entre dos y tres frecuencias al día cuyo precio es 69 euros en clase turista.

Por último, los trenes regionales de Villaverde Bajo (Madrid) a Valencia-San Isidre con tiempos de viaje de entre 6:06 a 6:30 horas y tres frecuencias diarias, siendo el precio del billete en clase única turista de 25,65 euros.

En el año 2010 la oferta regional era similar, pero la de larga distancia estaba integrada por los trenes Alaris, con diez servicios diarios por sentido

con tiempo de viaje entre 3:25 a 3:33 desde Atocha (veinte minutos más desde Chamartín, cabecera de estos servicios). Los precios de los billetes eran de 45,80 euros en clase turista y de 75,20 euros en clase preferente de Madrid a Valencia.

Con esta oferta, el reparto de viajeros por productos en el año 2011 muestra que el AVE transportó 1.683.772 viajeros (punto a punto Madrid-Valencia), y que los servicios Alvia movieron 141.816 viajeros; mientras que en los servicios regionales viajaron 11.589 pasajeros.

Por su parte la aviación en la ruta de Madrid-Valencia pasó de 1.020.288 viajeros en 2010 a 468.488 viajeros en 2011, un 54 por ciento menos. Estas cifras se alcanzaron con una media de 17,2 vuelos por sentido y día y una media de 81,4 viajeros por vuelo en 2010 y en 2011 pasaron a 11,2 vuelos por sentido y día con una media de 57,1 viajeros por vuelo.

Estos datos indican que el tren pasó de una cuota de mercado del avión y del tren de 42,8 por ciento en 2009 a una cuota del 79,7 por ciento en 2011. La cuota mínima del tren se produjo en el

año 2007 con un valor del 41,5 por ciento y fue justamente el año en que el avión alcanzó su máximo histórico en esta ruta: 1.060.589 viajeros.

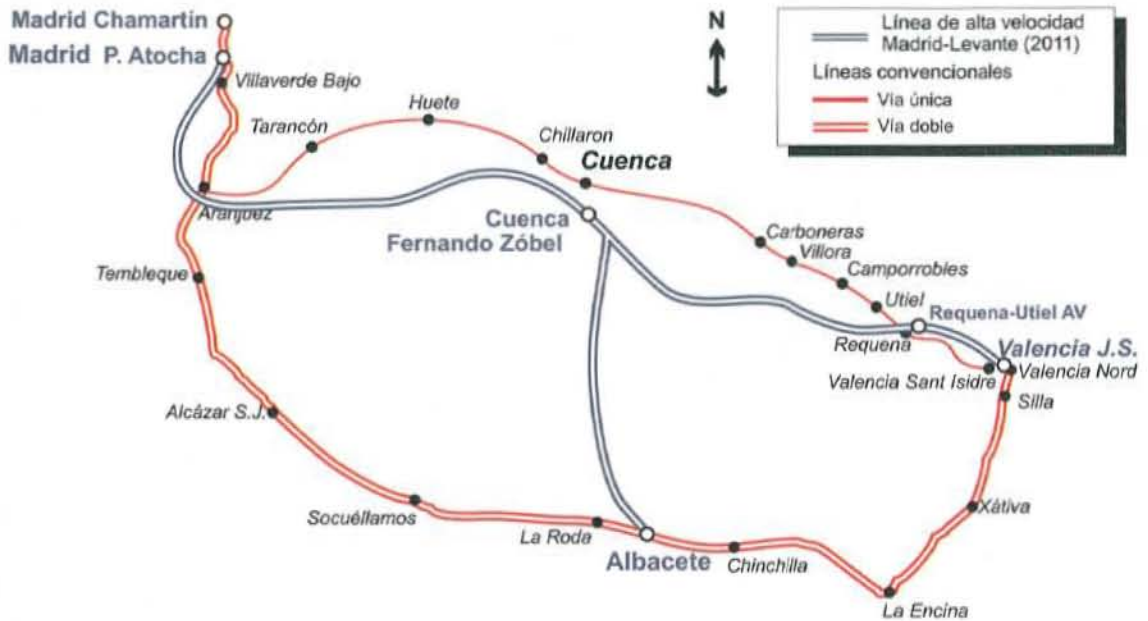
La aparición del AVE hizo crecer un 29 por ciento el mercado conjunto del tren y del avión, que pasó de 1.788.782 viajeros a 2.307.777 viajeros.

### Origen de los viajeros del AVE

Se supone que todos los viajeros del tren en el año inmediatamente anterior a la puesta en marcha del AVE (esto es, desde el 19 de diciembre de 2009 al 18 de diciembre de 2010) siguieron empleando el tren en 2011. Ello significa una transferencia de 738.033 viajeros (es decir, el 40,2 por ciento de todos los viajeros del tren de alta velocidad proceden del tren convencional).

El resto de los usuarios del tren en 2011 (611.203 viajeros) proceden de la captación neta del conjunto formado por el coche, el autobús y los nuevos viajeros (demanda inducida). Suponiendo que la demanda inducida representa el 10 por ciento por ciento

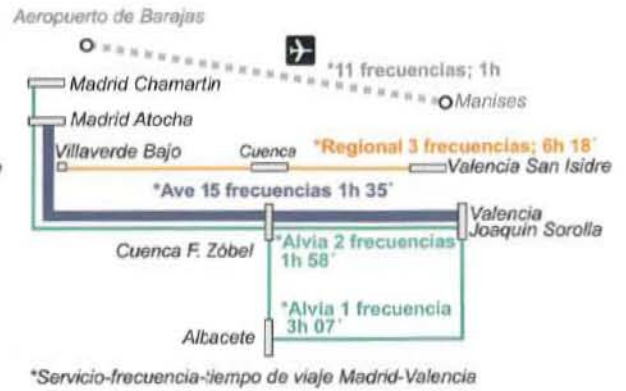
### Infraestructuras ferroviarias



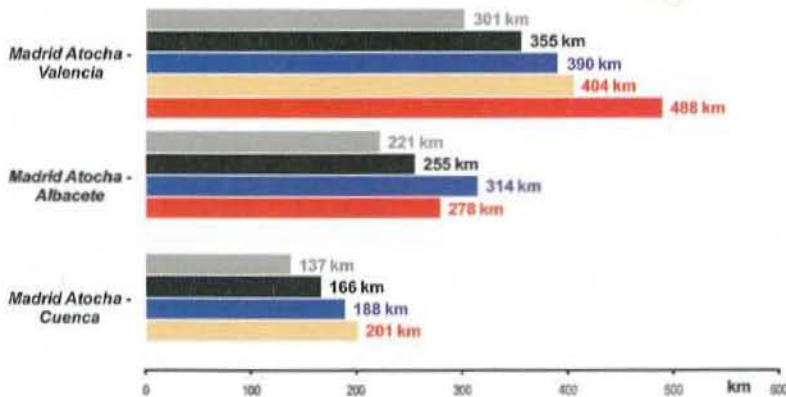
### Servicios Madrid-Valencia en 2010



### Servicios Madrid-Valencia en 2011



### Distancias



### Leyenda

- Línea recta
- Línea alta velocidad
- Línea convencional por Cuenca
- Línea convencional por Albacete

del total, entonces el 23,3 por ciento de los viajeros del AVE sería procedentes netos del coche y del

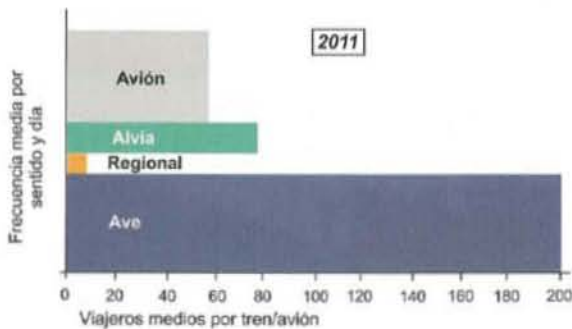
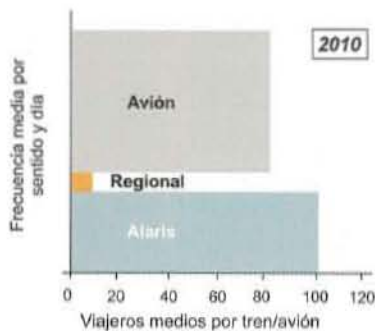
autobús, sin que haya datos que permitan discernir la aportación de uno y de otro.

Sin embargo, la falta de datos actualizados y fiables del tráfico en coche





Frecuencia media y viajeros medios por tren/avión en los servicios Madrid-Valencia



LUIS E. MESA

particular, y la no disponibilidad de datos del tráfico en autobús, hace que sea difícil estimar la cuota de mercado del tren en el conjunto de todos los modos de transporte.

Suponiendo que la demanda no hubiese cambiado entre 2004 y 2010/2011 y suponiendo además que no se trasvasan viajeros del autobús al AVE, la cuota de mercado del tren el conjunto de todos los modos habría pasado del 12,4 por ciento al 29,4 por ciento.

Cuando en una ruta se implanta el servicio de alta velocidad, la demanda tiene un importante crecimiento inicial debido a la reducción del coste generalizado por reducción del tiempo de viaje.

La experiencia muestra que en el segundo año se produce nuevamente un crecimiento significativo, aunque normalmente menor que en el primero, para pasar a partir del tercer año a una cifra más estable cuya evolución

puede ligarse a la actividad económica.

En la ruta de Madrid a Valencia el crecimiento en el primer año fue, como se ha indicado, del 149,1 por ciento, similar al observado en la puesta en marcha de las rutas de Madrid a Málaga (139,5 por ciento) y de Madrid a Sevilla (135 por ciento) e inferior al registrado en la de Madrid a Barcelona (255,78 por ciento).

En el caso de la ruta de Madrid a Sevilla la peculiaridad de que la oferta del AVE en los primeros meses fue muy reducida debido a la falta de trenes disponibles y que la demanda fue anormalmente alta debido a la celebración de la Expo 92, aconseja que se tome como primer año del AVE el de 1993, y como segundo año de AVE en de 1994, lo que lleva a un porcentaje de crecimiento del 246,8 por ciento, más próximo al que también tuvo la ruta Madrid - Barcelona.

Más información en el artículo que se ha publicado en el número 2 de "360.Revista de Alta Velocidad" disponible en [www.vialibre.org](http://www.vialibre.org) en sección Vía Libre Técnica. ■

JUDITH FERNÁNDEZ JÁNEZ