



Las cercanías mantienen sus tráficos.



El TGV Sudeste es con mucho el tren que obtiene mejores resultados.

EN FRANCIA, LOS TRAFICOS DE VIAJEROS HAN CAIDO UN 7 POR CIENTO

## Los resultados del TGV, por debajo de las previsiones

**François Battise**

**L**a ampliación de la alta velocidad a la parte norte de la red ferroviaria francesa va a suponer un fuerte impacto en más del 50 por ciento de los tráficos de viajeros de las "grandes líneas" de la SNCF. Los ingresos del TGV representaban sólo un 23 por ciento de los ingresos de la SNCF en ese sector en 1988, antes de la llegada del TGV Atlántico, después pasó a un 43,5 por ciento en 1992, y superará ampliamente la barrera del 50 por ciento en el futuro. Así pues, el TGV se convertirá en el elemento esencial de la red francesa y en el motor principal de las "grandes líneas", que supone ya más de

A pesar de la atonía económica, la alta velocidad en Francia sigue siendo un negocio rentable en algunos casos. Aunque los buenos resultados de hace diez años no se han vuelto a repetir, el TGV Sudeste es el rey indiscutible, mientras que el TGV Atlántico y el TGV Redes avanzan muy lentamente y no llegan a cumplir sus objetivos.

un tercio del volumen de negocios de la SNCF y de las que dependen un 80 por ciento de los resultados de la compañía.

Los beneficios que obtuvo la red TGV aumentaron considerablemente en 1990 (+29,4 por ciento) y en 1991 (+21,2 por ciento), pero el porcentaje de 1992 (+7,9 por ciento) apenas es superior al de 1988 (+7,2 por ciento), cuando el TGV Sudeste era la única parte del conjunto de la SNCF que

lograba obtener beneficios. Las cifras del TGV durante sus dos primeros años de funcionamiento no son reveladoras debido al factor novedad y a la lenta respuesta de la competencia aérea. De hecho, en 1992, el TGV Atlántico sólo consiguió alcanzar la mitad del objetivo de crecimiento previsto, un 10 por ciento. Uno de los motivos de este bajo rendimiento se debe a la línea aérea Air Inter que reali-

za la ruta París-Burdeos y al mantenimiento de sus resultados en el eje París-Toulouse.

Por el contrario, los beneficios de los trenes rápidos regionales, que eran todavía más altos en 1987 (+37,2 por ciento), y, sobre todo, en 1988 (+53,6 por ciento), han sufrido de lleno el efecto del TGV Atlántico (-14,5 por ciento en 1990 y -46,3 por ciento en 1991) antes de comenzar una recuperación inesperada en 1992 (+16,9 por ciento). Aquí habría que tener en cuenta que los trenes menos rentables pasaron a depender de las cuentas regionales.

**Ingresos.** En 1992, los ingresos del TGV Sudeste fueron más elevados que los del TGV



Atlántico. El TGV Sudeste consiguió una cuota de mercado del 90 por ciento en la relación París-Lyon, que antaño fuera la mejor línea de la compañía de aviación Air Inter, y ahora es con mucho la mejor línea de la SNCF.

El TGV Sudeste generaba la mayor parte de los beneficios de los trenes TGV en 1992 (54 por ciento), a pesar del estancamiento de los tráficos durante más de tres años (18,9 millones de viajeros en 1992, contra 19,2 millones de viajeros en 1989).

Todos los trenes TGV no se miden, pues, en iguales términos. El TGV Sudeste está ya amortizado y es el que proporciona ingresos más altos. El TGV Atlántico proporciona la mitad de los ingresos del TGV Sudeste, en parte porque su recorrido, de sólo 383 km, es menor que el del TGV Sudeste, de 570 km. También se debe a que la coyuntura es menos favorable que hace diez años, y a que la competencia de los otros modos de transporte ha crecido ligeramente.

El TGV Redes sólo ha representado un 1 por ciento de los beneficios del TGV en 1992, mientras que apenas representa un 3 por ciento del conjunto de los viajeros del TGV. La mitad de los viajeros (558.000) corresponden al eje Rennes-Nantes-Lyon, que entró en servicio en septiembre de 1991. Por su parte el eje Ruán-Lyon cuenta con 180.000 viajeros, y el Lille-Lyon con 325.000.

**Ocupación.** Una vez más, el TGV París-Sudeste es el único que mantiene un nivel de ocupación en torno a dos tercios de su capacidad, mientras que el TGV Atlántico está por debajo del 60 por ciento y el TGV Redes está muy por debajo de la barrera del 50 por ciento, al igual que los trenes clásicos.

El único TGV que obtuvo en 1992 una tasa de ocupación más alta que antes de la rece-



El sistema "Sócrates" planteó problemas a la SNCF durante 1993.



El TGV Atlántico no ha obtenido los resultados esperados.

sión fue el TGV Sudeste, con el 66,4 por ciento, contra el 65,1 por ciento en 1987 y el 70 por ciento en 1989.

El TGV Atlántico no ha mantenido su porcentaje inicial del 63 por ciento (57,9 por ciento en 1992), y el TGV Redes ha pasado de un 49,2 por ciento en 1991 al 37,5 por ciento en el año siguiente.

Pero, aparte del TGV, las cifras de otras relaciones rápidas de la SNCF son poco promete-

doras, a pesar del optimismo que tiende a presentar las nuevas líneas de alta velocidad como la mejor solución a los problemas del transporte en Francia. De hecho, el éxito técnico es innegable, pero es totalmente insuficiente si no viene acompañado de un éxito comercial y financiero.

El año 1993 ha sido el "año horrible" de la SNCF. Los problemas comenzaron con las dificultades que surgieron con

la puesta en marcha del sistema "Sócrates", y continuaron con la caída, sin precedentes, del 7 por ciento de los tráficos de viajeros, que de un sólo golpe han retrocedido a las cifras de 1983 (59.000 millones viajero/km contra 63.000 millones viajeros/km en 1992). En realidad, las cifras de los transportes de cercanías no han variado (17.500 millones viajeros-km), mientras que las "grandes líneas" han perdido un 10 por ciento de sus tráficos (41.200 millones viajeros-km contra 45.600 millones viajeros-km).

**"Sócrates".** Los trenes clásicos han caído un 16 por ciento (22.200 millones viajero-km contra 26.600 millones viajero-km, y los trenes TGV han conseguido 19.000 millones viajeros-km, lo que no significa ningún aumento a pesar de la puesta en marcha del TGV Norte, cuyos tráficos han compensado la disminución de los tráficos de los dos TGV existentes (7,6 por ciento el TGV Sudeste y 7,2 por ciento el TGV Atlántico en el tercer trimestre del año).

La bajada del TGV se debe en parte a la coyuntura internacional, pero sobre todo a la disminución de los viajes de negocios, y ya a mucha distancia, debido a la calidad del servicio y a la complicada puesta en marcha del sistema "Sócrates".

Sin embargo, conviene recordar que estos resultados del TGV no son un hecho aislado. Los nuevos servicios de alta velocidad en Alemania y España se benefician del factor novedad, pero no ocurre lo mismo en Japón, donde la alta velocidad lleva mucho tiempo funcionando. La línea Tokaido, por ejemplo, ha sufrido una disminución del 2,8 por ciento durante 1992, y no es el único caso en Japón. □