

La guerra del transporte en el País Vasco

Los trenes veloces ganan 30.000 usuarios en Euskadi a costa del coche y del autobús

El avión a Madrid mantiene su primacía salvo en Vitoria, donde vence ya el Alvia

Los autocares de larga distancia pierden el 30% del pasaje por la competencia del AVE

AITOR ALONSO VITORIA

Los vascos sólo tienen opción a disfrutar de momento de un modo muy parcial de las nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad, pero parecen cada vez más dispuestos a aprovecharse de sus ventajas. En lo que va de 2008, los trenes que enlazan las capitales vascas con Madrid han ganado 30.000 usuarios gracias a la reducción del tiempo de viaje que supone la utilización de las vías del AVE entre Valladolid y la capital de España. El crecimiento ha sido a costa del resto de medios de transporte, sobre todo del autobús y del coche privado, dado que el avión aún mantiene su absoluta primacía en lo que se refiere a los modos colectivos. De cada cien viajes entre Euskadi y Madrid en transporte público, 70 se hacen por el aire, 20 en autocares de larga distancia y, el 10% restante, en tren.

La batalla en Euskadi aún no es tan evidente como en Cataluña, donde la llegada del AVE a Barcelona ha supuesto una auténtica revolución en la forma de desplazarse entre la Ciudad Condal y Madrid. Los más de 25 servicios de AVE diarios por sentido, con frecuencias similares a las del 'puente aéreo' en las horas punta y un competitivo tiempo de viaje de dos horas y media, han permitido a Renfe 'robar' un tercio de los clientes al avión, hasta ahora rey indiscutible de esta ruta. La guerra sigue abierta y hay estudios que aseguran que en 2010 el tren habrá conseguido dar la vuelta a la tortilla y ya será el medio de transporte elegido por la mayoría de los viajeros de la conexión. No sería extraño. Es lo que ocurrió en Sevilla con el AVE en 1992.

La principal operadora ferroviaria del país comenzó a dar la batalla en Euskadi el pasado diciembre. Abierta al tráfico la línea de alta velocidad Valladolid-Madrid, renovó una parte de los trenes que cubren la ruta entre el País Vasco y la capital de España por modernos convoyes de rodadura desplazable, preparados para circular tanto por las vías convencionales como por las de alta velocidad, que son de anchura diferente. Ello les permite ahorrar casi dos horas respecto al tradicional Talgo o al Intercity. Renfe introdujo un único servicio de este tipo desde Bilbao; otro desde Vitoria y dos desde San Sebastián. Una tímida apuesta que, sin embargo, parece dar sus primeros frutos.

En las tres relaciones se han ganado usuarios, pero Vitoria se ha llevado la palma. Es la única de las tres capitales en la que ya viajan más personas a Madrid en tren que en avión. El servicio ferroviario ha



EN CRECIMIENTO. Pasajeros aguardan la salida del tren Alvia hacia Madrid desde la estación de Abando. / JORDI ALEMANY

ganado 12.000 usuarios en apenas siete meses, beneficiado por la escasez de conexiones aéreas desde el infrautilizado aeropuerto de Foronda, líder en materia de mercancías pero cuyos vuelos de pasajeros se pueden contar con los dedos de una mano. A Madrid, de hecho, hay dos diarios, muy lejos de la veintena de conexiones desde Bilbao y las 15 de San Sebastián. El tren goza en Vitoria de una segunda ventaja crucial. «Cubre la ruta en 3 horas y 40 minutos, un tiempo semejante al que se puede tardar en coche y más ventajoso que el del autobús», explican portavoces de Renfe.

Adiós al Talgo

Desde Bilbao y San Sebastián, por contra, aún merece la pena coger el avión o echarse a la carretera si uno sólo atiende a lo que tardará en llegar a su destino. Así se explica que el tren aún esté en una fase muy incipiente de penetración. Según datos manejados por Renfe, en Bilbao se han ganado otros 12.000 usuarios

este año (hasta los 25.413 billetes vendidos entre enero y julio), y unos 5.700 en San Sebastián (39.777 viajeros en el mismo periodo). Sin embargo, estas cifras aún representan apenas el 3,8% en Bilbao –en comparación con el avión, que desplazó a 640.000 pasajeros– y el 16,3% en la capital guipuzcoana. «El viajero de negocios, que llena los aviones de la mañana en Loiu, no puede perder tanto tiempo en el tren. Aún no es competitivo», dice Jon Gangoit, director de Bilbao Air, la sociedad de fomento del aeropuerto.

Ambos ratios se incrementan de forma paulatina. Renfe tiene previsto introducir un segundo servicio Alvia desde Bilbao y Vitoria este mismo otoño en sustitución del Talgo y del Intercity, lo que supone que le proporcionará un nuevo aumento de usuarios en la conexión con Madrid. De otro lado, Vitoria ha estrenado el pasado lunes su primer Alvia a Barcelona, que aprovecha las vías del AVE desde Zaragoza hasta la Ciudad Condal y recorta en

dos horas el tiempo de viaje, que queda en apenas cinco. El adelanto llegará también este otoño a las otras dos capitales vascas y abrirá un nuevo frente en la batalla.

Tarifas «más flexibles»

El auge de la alta velocidad ferroviaria es motivo de preocupación también en las empresas de transporte de pasajeros por carretera. Los autobuses han perdido «entre el 25% y el 30% de la clientela en las líneas coincidentes con los nuevos servicios de AVE», admite a EL CORREO José Luis Pertierra, presidente de Fenebús, la patronal más representativa del sector. Aún no se conoce cómo ha afectado en Euskadi la puesta en funcionamiento de los trenes Alvia a las líneas que enlazan las capitales con Madrid –las operadoras no facilitan datos–, pero todas las fuentes admiten que sólo puede haber sido de forma negativa.

«Es un hecho que muchos usuarios frecuentes de los autobuses se han pasado al tren», reconoce Per-

tierra, quien defiende, no obstante, que el autocar sigue prestando «la mejor relación calidad-precio» de todos los medios de transporte. Con la subida del billete aplicada por Renfe a las conexiones de alta velocidad, el autobús se ha convertido en algunas rutas en la única alternativa 'barata'. Desde Bilbao, por ejemplo, el Alvia sale por 44,90 euros con la tarifa general. El autocar, por 26,90, casi veinte euros menos, lo que hace que aún mantenga una buena cuota de mercado y una quincena de salidas diarias.

Pertierra asegura que el sector aún quiere competir más, por lo que reclama al Gobierno que «flexibilice» las tarifas del transporte de larga distancia –sujetas a control público por tratarse de concesiones– y les permita entrar en la guerra de descuentos con precios de 'bajo coste' en las horas con menor demanda. De momento, las empresas han comenzado a aplicar reducciones del billete cuando se compran con antelación y publicitan ofertas jugosas, de hasta el 60% y 70%, en compras anticipadas. Alsa aplica estos días una rebaja del 75% en el precio de los viajes Madrid-París si el asiento se reserva con más de dos meses de antelación.

■ a.alonso@diario-elcorreo.com

Los vuelos de Bilbao a Madrid transportan a más de un millón de personas cada año

El autobús es la opción más barata, 20 euros menos por viaje que los nuevos trenes

Renfe abrirá este otoño la batalla en la ruta a Barcelona con convoyes más rápidos