

# El furor por el AVE empieza a remitir al año y medio

## Menos de la mitad de los viajeros que van a Madrid utilizan el tren

A. MARS - Barcelona - 14/07/2009

En un año se merendó casi la mitad del mercado del corredor Madrid-Barcelona -o Barcelona-Madrid, según se prefiera-, la ruta oficial del hombre de negocios en España. El AVE entre ambas ciudades, que arrancó en febrero de 2008, catapultó el peso del tren del 11,8% al 48,2% en un año, según los datos de Renfe. Pero el *boom* empieza a perder intensidad en este 2009 marcado por la crisis.

En un año se merendó casi la mitad del mercado del corredor Madrid-Barcelona -o Barcelona-Madrid, según se prefiera-, la ruta oficial del hombre de negocios en España. El AVE entre ambas ciudades, que arrancó en febrero de 2008, catapultó el peso del tren del 11,8% al 48,2% en un año, según los datos de Renfe. Pero el *boom* empieza a perder intensidad en este 2009 marcado por la crisis. El propio director general de Alta Velocidad Larga Distancia, Abelardo Carrillo, concretó hace unos días que la alta velocidad acaparaba el 47% de la cuota de mercado de este corredor, cuyo tráfico global, independientemente del medio de transporte, ha sufrido un descenso del 10% este año, advirtió.

Esto no significa que la cifra de pasajeros del AVE Madrid-Barcelona, un servicio que partía de cero en 2008, vaya a bajar en 2009. A falta de que Renfe haga público los datos de pasajeros esta semana, Carrillo avanzó que la facturación de AVE Larga Distancia (en general, incluyendo el Madrid-Barcelona) del primer semestre ha crecido el 9,5% respecto al mismo periodo de 2008, hasta situarse en 521,5 millones de euros.

Pero las zancadas con las que el tren ha robado clientes a los aviones sí ha echado el freno. Iberia, la primera aerolínea en esta ruta y comercializadora del popular Puente Aéreo (una suerte de *metro aéreo*), tenía unas previsiones muy superiores: La compañía le calculaba al AVE, para este 2009, una cuota de mercado de hasta el 51,7%, y para 2011 del 56,6%, según su presentación a los inversores del pasado enero.

Fuentes de Vueling consideran que "si bien el AVE ganó mucho trecho en los primeros meses, en enero de este año llegó a un pico del 48% de cuota y desde entonces se ha estancado; posiblemente una vez pasado el *efecto prueba*, muchos pasajeros se vuelven a decantar por el avión".

Hay opiniones para todos los gustos. Desde el director del bufete de abogados Sagardoy, Manel Hernández, que se confiesa "casado con el AVE", al presidente de USP Hospitales, Gabriel Masfurroll, que se declara "un *fan* del Puente Aéreo". "Se me hace mucho más corto el viaje en avión, pese a todas las discusiones al respecto, estás una hora allí y nadie grita mientras habla por el teléfono móvil", opina Masfurroll.

De los 27 trenes por sentido de Renfe, 11 son directos con una duración de viaje de 2 horas y 36 minutos; el resto puede durar de tres a cerca de tres horas y media. Renfe ha reforzado sus servicios de AVE en esta ruta desde que se puso en marcha, en línea de lo que estaba previsto y, de momento, no prevé incorporar nuevos trenes directos. "Renfe también tiene la obligación de dar servicio a las poblaciones que forman parte de la ruta, como Tarragona, Zaragoza y Lleida", explican fuentes de la compañía, que siempre ha defendido su vocación de ejercer como una alternativa más de transporte, y no la única.

Para usuarios como Manel Hernández, de Sagardoy, podría serlo: "Es más cómodo, tengo más calidad de viaje y puedo hablar por teléfono y aprovechar para trabajar. Lo uso siempre, aunque vaya y vuelva en el mismo día, porque si se cuenta todo, es el mismo tiempo que con el avión".

No hay fidelidades inquebrantables, por normal general. Es decir, que gran parte de usuarios combina ambos medios. Bettina Farreras, la consejera delegada de la agencia de publicidad Bassat Ogilvy en Barcelona, viaja a Madrid cada semana, y tiene muy claro que no hay "uno muy bueno y otro muy malo. Para ir y volver en el día, el AVE se hace demasiado largo". "Por la mañana me gusta ir en avión, porque sigue dando la sensación de inmediatez, y a veces para volver prefiero el tren porque se hace más relajado".

La presidenta de Manpower España, Carmen Mur, también utiliza ambos medios de transporte, pero al revés: "Suelo volver en avión, porque no tengo clara la hora y con el billete abierto es más fácil y hay menos colas que en las taquillas del tren".

Las compañías aéreas tienen bien detectados a clientes de perfil de Gabriel Masfurroll, asiduos del avión, o Carmen Mur y Bettina Farreras, que no han abandonado el aeropuerto del todo por el AVE y, por ello, no mantienen las espadas en alto.

Spanair, por ejemplo, sigue pensando en esta ruta "como uno de sus pilares estratégicos" y prevé mantener sus 12 frecuencias entre lunes y viernes. Además, cuenta con la ventaja de que el tiempo de rodaje antes del despegue, desde que operan en la nueva Terminal 1 de El Prat, se ha acortado entre 12 y 15 minutos, aunque aún no disponen de los datos exactos. Es el mismo ahorro de tiempo del que se beneficiarán el resto de aerolíneas que lidian en este enlace.

En general, el tráfico aéreo va a la baja por la crisis y, entre Madrid y Barcelona, ha caído el 30% en el primer semestre de este año respecto al mismo periodo del año anterior. La bajada se debe en gran parte a la irrupción del AVE a partir del 20 de febrero del año pasado. El número de pasajeros de El Prat bajó el 11% el pasado junio, hasta las 501.230 personas, y fue superado con el segundo puesto, después de Barajas-Madrid, por el aeropuerto de Palma de Mallorca.