

## Principales magnitudes de la alta velocidad en Málaga

**1,7**

millones de viajeros han utilizado el AVE entre Málaga y Madrid durante el 2012. El Talgo 200 alcanzó en su último año de vida 1.003.000 usuarios.

**42.000**

convoyes han circulado en las líneas de alta velocidad con origen o destino en Málaga desde que arrancó, el 24 de diciembre de 2007.

**97,6%**

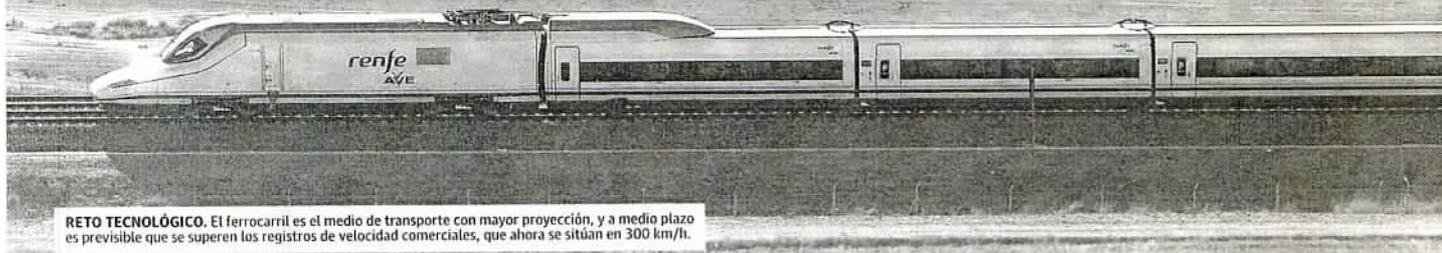
es la puntualidad media de los trenes de alta velocidad con origen o destino en la provincia, incluso un buen número de trenes llegan antes de lo esperado.

**9.250.000**

viajeros han utilizado en estos cinco años la línea Málaga-Madrid, de los que 7,2 millones querían ir hacia o desde la capital española a la Costa del Sol.

**76,6%**

es la cuota de mercado del tren frente al avión para los viajes entre Málaga y Madrid. El transporte por carretera sigue siendo el mayoritario.



**RETO TECNOLÓGICO.** El ferrocarril es el medio de transporte con mayor proyección, y a medio plazo es previsible que se superen los registros de velocidad comerciales, que ahora se sitúan en 300 km/h.

GRÁFICO ANTONIO TORRES

# El AVE de Málaga cumple cinco años y da el salto a Europa

**IGNACIO LILLO**



lillo@diariosur.es

Los enlaces de alta velocidad con Madrid y Barcelona han sumado 10,4 millones de viajeros desde 2007

**MÁLAGA.** El 23 de diciembre de 2007 es una de esas fechas que forman parte de la Historia con mayúsculas de la ciudad y de la Costa del Sol. Aquel día de hace cinco años, justo a las doce horas y 33 minutos, el primer tren AVE hizo parada en la estación María Zambrano. Málaga se acababa de subir al tren de la alta velocidad y ya no se bajará nunca. Para la mayoría, con una visión práctica, de corto plazo, aquel hito hacía posible que cualquiera podría ir o venir hacia o desde Madrid en dos horas y media, 120 minutos menos que hasta entonces. Ya entonces, se valoraba que tal comodidad traería consigo la visita de miles de turistas procedentes de Madrid y alrededores, como de hecho ha ocurrido. No en vano, durante estos años fue la playa más cercana en tren a la capital española.

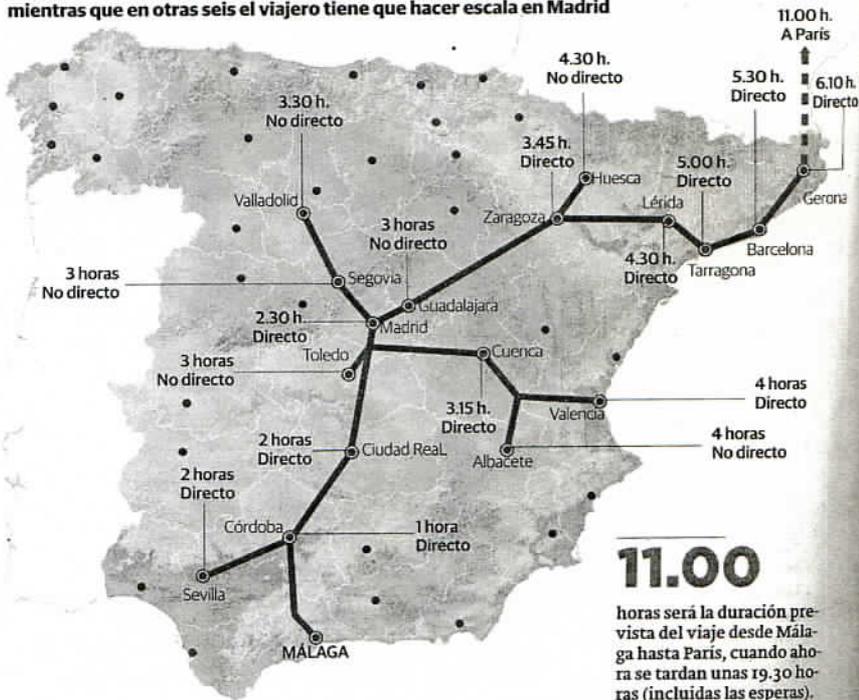
Sin dejar de ser cierto lo anterior, la llegada de aquel convoy de la serie 103 (fabricado por Siemens) solo fue el principio, por más que pusie-

ra fin a una década de reivindicaciones ciudadanas y políticas, de trámites y de obras espectaculares, con una inversión totalmente impensable en la actualidad, superior a los 2.500 millones de euros. Después de Madrid vinieron las conexiones con Barcelona y con Zaragoza, y más recientemente con Valencia, y así hasta un total de 16 ciudades españolas, a las que en breve se sumará también Gerona.

El AVE de Málaga ha cumplido cinco años y ya se atreve a viajar solo por Europa. El salto internacional se producirá en enero, cuando la red alcance a la estación del paso fronterizo de Figueras-Vilafant y se produzca por primera vez el transbordo con los servicios TGV franceses, para continuar viaje hasta París. De momento, serán unas once horas de recorrido, algo poco competitivo en comparación con el avión, que tarda dos horas y diez minutos; y tampoco será barato. Pero cabe recordar que hasta fechas muy recientes ese era el tiempo necesario para llegar a Barcelona (ahora está a cinco horas y media). La tecnología ferroviaria avanza a un ritmo frenético, de manera que muy pronto los 300 kilómetros por hora de punta actuales parecerán algo del pasado. Como curiosidades, cabe apuntar que, de entrada, se ahorrarán unas ocho horas y media respecto al trayecto actual (incluidas las esperas y los cambios de tren); y casi dos horas en comparación con el coche. En cualquier caso, la plataforma ya está, y sobre ella se podrán aplicar todas las mejoras que se produzcan en el futuro. Dicho sea de paso, algunas de ellas también tendrán sello malagueño, gracias al Centro de Tecnología Fe-

## Destinos conectados por alta velocidad

Un total de once ciudades son accesibles mediante rutas directas de AVE, mientras que en otras seis el viajero tiene que hacer escala en Madrid

**11.00**

horas será la duración prevista del viaje desde Málaga hasta París, cuando ahora se tardan unas 19.30 horas (incluidas las esperas).

ANTONIO TORRES

roviaria del PTA.

De vuelta a casa, la suma de los AVE con origen o destino en la provincia ha superado los 10,4 millones de viajeros en su quinto aniversario.

De estos, 9.250.000 corresponden a la línea Málaga-Madrid, y el resto se reparten entre Barcelona y, de forma minoritaria, Valencia. Renfe puso en marcha los servicios

comerciales el día siguiente de su inauguración, esto es, en la Nochebuena de 2007, y desde entonces han circulado más de 42.000 convoyes, con un grado de puntualidad

4,7

personas han optado por el servicio Avant (alta velocidad) para viajar entre Málaga y Sevilla desde 2008.

23%

es el porcentaje de aumento de viajeros en todos los trenes (AVE, convencionales y Cercanías) en Málaga en una década. En la actualidad son 12,5 millones.

182

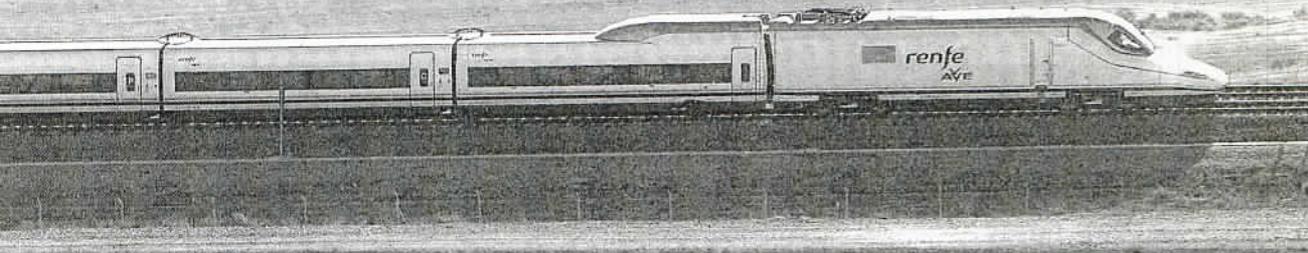
son los servicios diarios que actualmente ofrece Renfe, de los que 132 son Cercanías, 26 son AVE a Madrid y Barcelona y 12 son Avant (Sevilla).

1,2

millones de personas han optado por el AVE para viajar entre Barcelona y Málaga tras la apertura del servicio directo, en el año 2009.

5.800

viajeros han utilizado la conexión de alta velocidad entre Málaga y Valencia (con transbordo en Córdoba) desde su apertura, en junio de este año.



7,6%, según los datos facilitados por la operadora.

Como se ha dicho, existen una gran variedad de rutas directas (con escala), el más destacado es el que conecta la capital con la Costa, punto a ambos sentidos. Más de 1,7 millones de personas lo han utilizado, lo que supone el 78% del total de la relación. Sin embargo, no se ha conseguido despegar la línea turística que podía llegar a ser una alternativa del interior de la provincia: solo 200.000 viajeros utilizaron este periodo la línea para venir desde Antequera.

En 2012, aunque este año se considera el peor año de la historia (por hora), el tren no ha sufrido un paro, y a finales de este año, se prevé que concluya el año, con un total de 1,7 millones de viajeros en el servicio Madrid-Málaga. Como elemento de referencia, en su último día, hasta el 22 de diciembre, el antiguo Talgo 200 tenía 103.000 usuarios.

Es posible, sobre todo, en el tiempo de viaje, que es superior al de cualquier otro medio de transporte, y en buena parte por el aumento de los viajes con tarifas promocionales. Comparado con el avión, el tren absorbe el 76,6% de los pasajeros del mercado. Es evidente que el crecimiento económico y el elevado precio de los billetes ha hecho que se reduzcan las cifras, y los datos están siendo estancados en los últimos ejercicios.

El tren se ha convertido en el sistema de transporte más utilizado por el motivo de trabajo. Y su contribución ha sido en el despegue de la capital de la Costa del Sol como destino «de moda» a nivel nacional.

## A pesar de poder hacerlo en avión, 1,2 millones optaron por el AVE para ir a Barcelona

## En junio se puso en marcha un servicio que permite llegar a Valencia en cuatro horas

Se espera más clientes (por ser la más económica), aunque el tiempo de trayecto sea el doble.

### Nuevos mercados

Además de la llegada a Madrid, la apertura de aquella primera línea de alta velocidad permitió la posterior creación de nuevos enlaces (directos o con transbordo) hacia la Costa del Sol. En febrero de 2008 se prolongaron hasta Málaga los trenes Avant (alta velocidad de media distancia), que llegan hasta Sevilla en una hora y 55 minutos, y que han sido utilizados por 4,7 millones de personas desde su puesta en servicio.

Un año después, en enero de 2009, la construcción por parte de Adif del 'by pass' de Atocha permitió que Renfe pusiera en marcha los viajes directos entre Barcelona y Málaga, sin parada en Madrid, con un tiempo de viaje de 4 horas y 15 minutos. La oferta se amplió en junio de 2011 con la incorporación de dos trenes más, de forma que actualmente son cuatro los servicios diarios entre Cataluña y la Costa del Sol (dos por sentido). Desde 2009 hasta hoy, en torno a 1,2 millones de usuarios han utilizado este servicio transversal, a pesar de que en este caso compete abiertamente con el avión.

La incorporación más reciente a

nuevo servicio, utilizado ya por más de 5.800 viajeros, es posible ir desde Málaga hasta la capital del Turia en solo cuatro horas.

Existen otras opciones menos conocidas para el gran público, y que tienen sentido, sobre todo, para aquellos ciudadanos que desean pasar unos días de vacaciones en la Costa del Sol. Se trata, en la mayoría de los casos, de ciudades a las que anteriormente solo se podía acceder por carretera, como ocurre con Zaragoza, que está a solo tres horas y 45 minutos del litoral malagueño, y desde la que hasta fechas recientes era casi impensable que pudieran llegar visitantes de manera generalizada. Del mismo modo, Málaga está conectada, directa o indirectamente, con Ciudad Real, Toledo, Valladolid, Segovia, Cuenca, Albacete, Guadalajara, Lérida, Tarragona y Huesca.

### La próxima estación

La siguiente estación en sumarse a la red nacional será la de Gerona, que quedará a seis horas y diez minutos en enero. Aunque, en este caso, la clave no está tanto en la ciudad catalana, en sí, como en la posibilidad, ya comentada, de continuar viaje por el paso de Figueras-Vilafant hasta París (que a su vez es la llave de otras grandes urbes europeas, como Londres, Bruselas y Berlín).

A medio plazo, y siempre que la recesión económica lo permita, el calendario de avance de las nuevas líneas de alta velocidad españolas que están en construcción tiene a la vista varios retos. En el ámbito andaluz, los trenes directos a Granada y Sevilla, que se quedarán a menos de una hora de la Costa del Sol. A nivel nacional, también se avanza en la llamada 'Y vasca', que comunicará con las tres capitales de esta comunidad; y las conexiones desde Madrid con Galicia y Murcia.

El AVE ha cumplido cinco años.

## El elevado precio y el aislamiento de Marbella, las sombras del balance

## La ministra de Fomento anuncia un nuevo sistema de tarifas, que supondrá descuentos de hasta el 70% el próximo año

### II LILLO

**MÁLAGA.** El balance del primer lustro de vida del AVE en Málaga se ve ensombrecido por dos cuestiones: el elevado precio de los billetes; que aleja a un buen número de ciudadanos de esta opción de viaje; y la ausencia de una conexión con Marbella, que reduce las posibilidades de desarrollo turístico de la Costa del Sol.

A pesar del aumento de las plazas promocionales, el balance de viajeros del año ha estado lastreado por los altos costes, como coinciden en criticar los consumidores y el sector turístico. Para paliarlo, especialmente durante la campaña de Navidad, Renfe ha aumentado el número de asientos con descuento: en estas fe-

chas están a la venta 46.330 billetes rebajados, para viajar entre Madrid y la capital de la Costa del Sol desde 44,7 euros. A su vez, los sábados del mes de enero la mitad de las plazas ofertadas en esta línea se pondrán a la venta con precios reducidos.

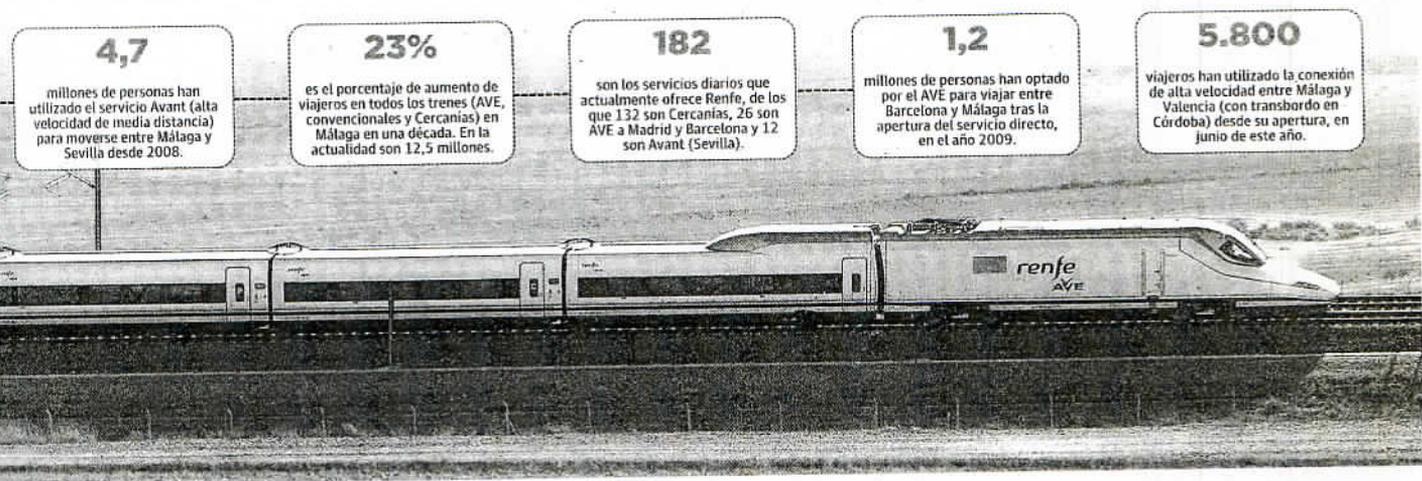
El salto definitivo llegará precisamente tras las fiestas. El pasado jueves, la ministra de Fomento, Ana Pastor, anunció que Renfe presentará en enero un nuevo sistema de tarifas para los AVE, que operarán con un sistema de venta similar al de las aerolíneas 'low cost'. Los precios se fijarán de forma flexible, en función de la demanda en cada momento, con el objetivo de llenar los vagones. La rebaja máxima que manejan en Renfe se sitúa en torno al 70%.

### El reto de la Costa

Más difícil -que no imposible- se presenta el reto de lograr que Marbella pueda tener un tren. Esta semana, el rechazo por parte de la Eurocámara a incluir (como pretendía Fomento) el trazado litoral del corredor mediterráneo entre las infraestructuras que contarán con fondos europeos ha supuesto un nuevo jarro de agua fría para las legítimas aspiraciones de la única ciudad española con más de 100.000 habitantes sin conexión ferroviaria de ningún tipo.

Con todo, el actual Ejecutivo se ha comprometido en varias

**Renfe ofrece estas navidades 46.330 billetes con descuento en el AVE de Málaga**



media del 97,6%, según los datos facilitados por la operadora.

Aunque, como se ha dicho, existen una decena de rutas directas (otras seis con escala), el más demandado es el que conecta la capital española con la Costa, punto a punto y en ambos sentidos. Más de 7,2 millones de personas lo han utilizado, lo que supone el 78% del total de viajeros de la relación. Sin embargo, no ha conseguido despegar el que se suponía que podía llegar a ser un destino turístico del interior de la provincia: solo 200.000 viajeros han utilizado en este periodo la opción de ir o venir desde Antequera a Madrid.

En cuanto a 2012, aunque este ha sido sin duda el peor año de la crisis (por ahora), el tren no ha salido precisamente mal parado, y a pocos días de que concluya el año, la estimación para el ejercicio completo es de 1,7 millones de viajeros en el conjunto del servicio Madrid-Málaga. Sirva como elemento de comparación que, en su último ciclo de vida, hasta el 22 de diciembre de 2007, el antiguo Talgo 200 obtuvo 1.003.000 usuarios.

Ello ha sido posible, sobre todo, gracias al tiempo de viaje, que es imbatible para cualquier otro medio de locomoción; y en buena parte también por el aumento de la oferta de viajes con tarifas promocionales. Comparado con el avión, hoy el tren absorbe el 76,6% de la cuota de mercado. Es evidente que la recesión económica y el elevado precio de los billetes ha hecho mella en las cifras, y los datos están prácticamente estancados en los dos últimos ejercicios.

Este se ha convertido en el sistema de transporte más utilizado para los viajes por motivo de trabajo o negocios. Y su contribución ha sido clave en el despegue de la capital de la Costa del Sol como destino turístico «de moda» a nivel nacional, junto al aumento de su oferta cultural, el buen clima y la calidad de su carta de ocio y servicios. Sin embargo, el transporte público por carretera, mediante autobuses, sigue siendo la alternativa que tie-

## A pesar de poder hacerlo en avión, 1,2 millones optaron por el AVE para ir a Barcelona

## En junio se puso en marcha un servicio que permite llegar a Valencia en cuatro horas

ne más clientes (por ser la más económica), aunque el tiempo de trayecto sea el doble.

### Nuevos mercados

Además de la llegada a Madrid, la apertura de aquella primera línea de alta velocidad permitió la posterior creación de nuevos enlaces (directos o con transbordo) hacia la Costa del Sol. En febrero de 2008 se prolongaron hasta Málaga los trenes Avant (alta velocidad de media distancia), que llegan hasta Sevilla en una hora y 55 minutos, y que han sido utilizados por 4,7 millones de personas desde su puesta en servicio.

Un año después, en enero de 2009, la construcción por parte de Adif del 'by pass' de Atocha permitió que Renfe pusiera en marcha los viajes directos entre Barcelona y Málaga, sin parada en Madrid, con un tren por sentido entre ambas ciudades. La oferta se amplió en junio de 2011 con la incorporación de dos trenes más, de forma que actualmente son cuatro los servicios diarios entre Cataluña y la Costa del Sol (dos por sentido). Desde 2009 hasta hoy, en torno a 1,2 millones de usuarios han utilizado este servicio transversal, a pesar de que en este caso compete abiertamente con el avión.

La incorporación más reciente a la oferta AVE de Málaga ha sido la conexión con Valencia. Hace solo seis meses (en junio) la operadora puso en marcha este nuevo servicio mediante un cambio de tren en la estación de Córdoba. Gracias a este

nuevo servicio, utilizado ya por más de 5.800 viajeros, es posible ir desde Málaga hasta la capital del Turia en solo cuatro horas.

Existen otras opciones menos conocidas para el gran público, y que tienen sentido, sobre todo, para aquellos ciudadanos que desean pasar unos días de vacaciones en la Costa del Sol. Se trata, en la mayoría de los casos, de ciudades a las que anteriormente solo se podía acceder por carretera, como ocurre con Zaragoza, que está a solo tres horas y 45 minutos del litoral malagueño, y desde la que hasta fechas recientes era casi impensable que pudieran llegar visitantes de manera generalizada. Del mismo modo, Málaga está conectada, directa o indirectamente, con Ciudad Real, Toledo, Valladolid, Segovia, Cuenca, Albacete, Guadalajara, Lérida, Tarragona y Huesca.

### La próxima estación

La siguiente estación en sumarse a la red nacional será la de Gerona, que quedará a seis horas y diez minutos en enero. Aunque, en este caso, la clave no está tanto en la ciudad catalana, en sí, como en la posibilidad, ya comentada, de continuar viaje por el paso de Figueras-Vilafant hasta París (que a su vez es la llave de otras grandes urbes europeas, como Londres, Bruselas y Berlín).

A medio plazo, y siempre que la recesión económica lo permita, el calendario de avance de las nuevas líneas de alta velocidad españolas que están en construcción tiene a la vista varios retos. En el ámbito andaluz, los trenes directos a Granada y Sevilla, que se quedarán a menos de una hora de la Costa del Sol. A nivel nacional, también se avanza en la llamada 'Y' vasca, que comunicará con las tres capitales de esta comunidad; y las conexiones desde Madrid con Galicia y Murcia.

El AVE ha cumplido cinco años. Como un niño de esa misma edad, ya corre solo, movido por la curiosidad y las ganas de aprender, pero todavía tiene mucho tiempo por delante para hacerse un adulto y demostrar de qué es capaz.

# El elevado precio y el aislamiento de Marbella, las sombras del balance

## La ministra de Fomento anuncia un nuevo sistema de tarifas, que supondrá descuentos de hasta el 70% el próximo año

### :: LILLO

**MÁLAGA.** El balance del primer lustro de vida del AVE en Málaga se ve ensombrecido por dos cuestiones: el elevado precio de los billetes, que aleja a un buen número de ciudadanos de esta opción de viaje; y la ausencia de una conexión con Marbella, que reduce las posibilidades de desarrollo turístico de la Costa del Sol.

A pesar del aumento de las plazas promocionales, el balance de viajeros del año ha estado lastrado por los altos costes, como coinciden en criticar los consumidores y el sector turístico. Para paliarlo, especialmente durante la campaña de Navidad, Renfe ha aumentado el número de asientos con descuento: en estas fe-

chas están a la venta 46.330 billetes rebajados, para viajar entre Madrid y la capital de la Costa del Sol desde 44,7 euros. A su vez, los sábados del mes de enero la mitad de las plazas ofertadas en esta línea se pondrán a la venta con precios reducidos.

El salto definitivo llegará precisamente tras las fiestas. El pasado jueves, la ministra de Fomento, Ana Pastor, anunció que Renfe presentará en enero un nuevo sistema de tarifas para los AVE, que operarán con un sistema de venta similar al de las aerolíneas 'low cost'. Los precios se fijarán de forma flexible, en función de la demanda en cada momento, con el objetivo de llenar los vagones. La rebaja máxima que manejan en Renfe se sitúa en torno al 70%.

### El reto de la Costa

Más difícil —que no imposible— se presenta el reto de lograr que Marbella pueda tener un tren. Esta semana, el rechazo por parte de la Eurocámara a incluir (como pretendía Fomento) el trazado litoral del corredor mediterráneo entre las infraestructuras que contarán con fondos europeos ha supuesto un nuevo jarro de agua fría para las legítimas aspiraciones de la única ciudad española con más de 100.000 habitantes sin conexión ferroviaria de ningún tipo.

Con todo, el actual Ejecutivo se ha comprometido en varias ocasiones a impulsar por su cuenta la prolongación de la red de Cercanías de la Costa, que ahora, de manera inexplicable, tiene su última parada en Fuengirola.

**Renfe ofrece estas navidades 46.330 billetes con descuento en el AVE de Málaga**