



CÍRCULO DE EMPRESARIOS DE GALICIA

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL EN GALICIA

CÍRCULO DE EMPRESARIOS DE GALICIA

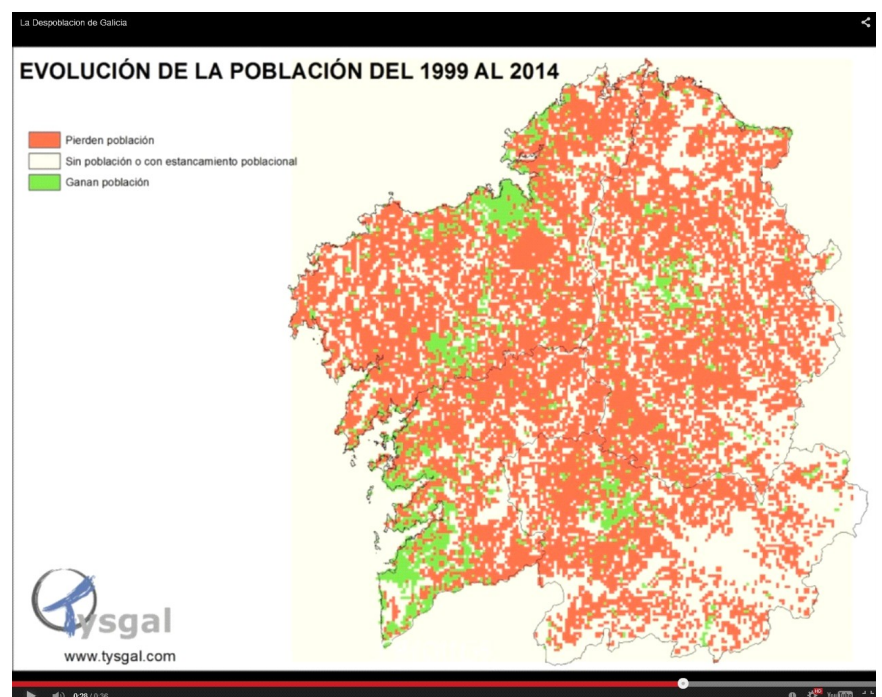
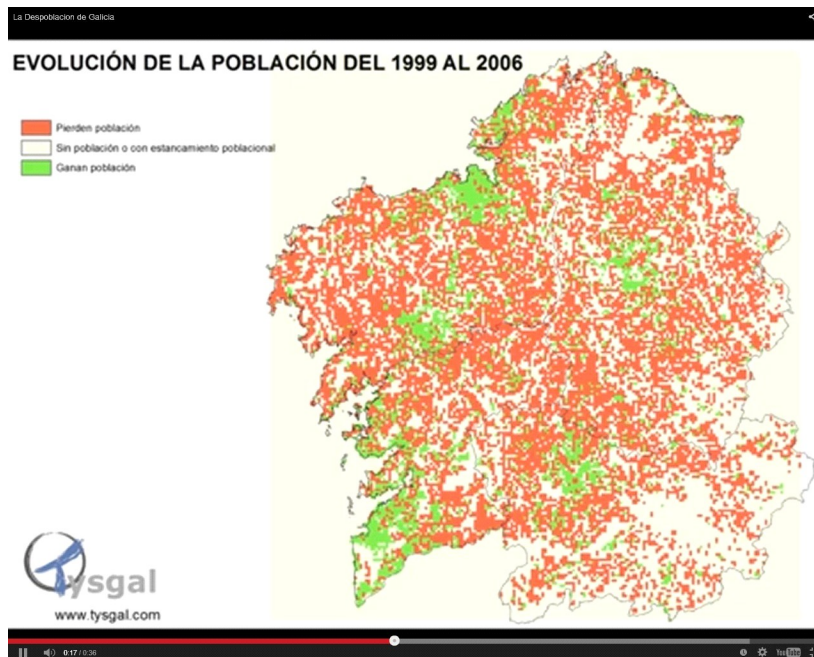
Foro de Urbanismo e Infraestructuras (FUI)

Marzo-2015

EVOLUCION DE LA POBLACIÓN EN GALICIA

En los últimos años se ha producido una despoblación de Galicia con movimientos desde el interior hacia el eje-cornisa atlántica, Eje Tui-Vigo-Pontevedra-Santiago-Coruña-Ferrol, y con continuidad en Portugal al Eje Viana Castelo-Oporto

En conjunto, esta área posee una de las densidades de población más altas de España



La dotación de las infraestructuras de esta zona está cubierta por la autopista del atlántico, y por el eje ferroviario A Coruña-Vigo actualmente en rehabilitación.

En relación con el transporte público y los grandes medios dentro de la comunidad, como el ferrocarril, Galicia está en una posición débil, en comparación con otros núcleos de población que ya disponen de infraestructuras de transporte de cercanías, metros ligeros, metros urbanos. En Galicia, se limita a una red ferroviaria de media distancia y a un transporte interurbano por carretera. No existen estaciones intermodales o de transferencia de viajeros entre ambos medios

EVOLUCION DE LA DEMANDA POR FERROCARRIL

Existen dos áreas de influencia muy diferenciadas,

- El área interior, con menor población y en general bien comunicada por sistemas viarios de alta capacidad como la autopista A6 y A-52, enlazados por otros viales nacionales, autonómicos y un ferrocarril de menor uso y más desplazado de los pequeños núcleos urbanos.
- El área atlántica, de mayores núcleos de población, que dispone de un viario de alta capacidad, la A-9, y de una línea ferroviaria en reconstrucción, el Eje Atlántico.

En este estudio nos limitaremos a la evolución y previsión de necesidades del transporte de alta capacidad por ferrocarril

La demanda o la previsión se puede calcular de muchas formas:

- La primera, en función de la población (Galicia en la franja de costa tiene una densidad de población de la mas alta de España).
- O por la distancia y el modo de transporte, la distancia crítica. En larga distancia, implica la llegada a destino en dos horas y media; lo que supere ese tiempo será pérdida de captación de viajeros (esa es una de las razones por las que el AVE con Francia es menos competitivo, con desplazamientos de 5-6 horas)

Podemos analizar la evolución o posición de Galicia, en relación con el transporte por ferrocarril, desde dos ópticas:

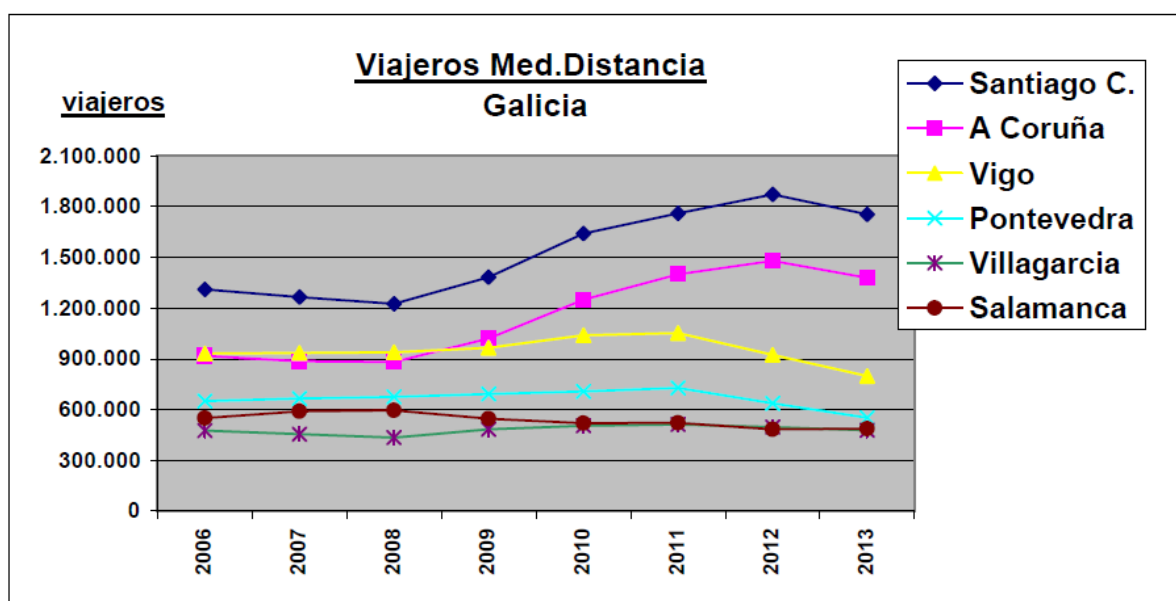
- Transporte dentro de la Comunidad Autónoma
- Transporte del exterior, hacia la Comunidad Autónoma

1-TRANSPORTE DE MEDIA DISTANCIA

MEDIA DISTANCIA

Evolucion transporte de viajeros por ferrocarril en Corredor Atlántico

VIAJEROS MEDIA DISTANCIA								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Santiago C.	1.310.069	1.265.735	1.225.247	1.383.197	1.641.196	1.761.067	1.871.578	1.754.048
A Coruña	918.526	885.389	881.457	1.021.337	1.249.784	1.400.884	1.479.146	1.378.570
Vigo	931.803	935.994	939.370	965.103	1.040.460	1.053.195	924.664	798.984
Pontevedra	650.051	666.802	675.133	692.665	708.463	729.356	637.953	552.762
Vilagarcía	475.384	455.235	433.945	484.132	503.818	511.898	497.809	478.959
Salamanca	550.480	589.176	596.001	546.038	520.700	520.847	483.999	488.450



- Fuente: Informe del Observatorio del Ferrocarril-2013 del Ministerio Fomento
- El Informe del Observatorio del Ferrocarril 2013 señala que "Las seis ciudades que han registrado más tráfico de viajeros de media distancia España en 2013 son, por este orden: Barcelona, Madrid, Sevilla, Córdoba, Girona y **Santiago**". A este grupo de ciudades les siguen: Tarragona, Valladolid, **Coruña**, Toledo y Figueras" (página 96 del informe).

Estos datos reflejan:

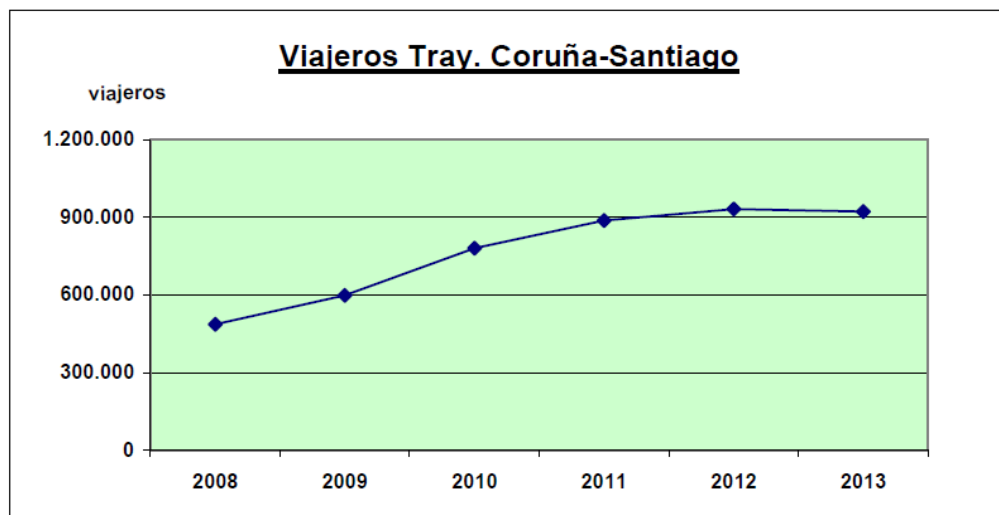
- Una tendencia al alza en el uso del transporte por ferrocarril en Galicia
- Un cambio de tendencia con un incremento al alza en las estaciones de A Coruña y Santiago de Compostela en los años 2009 y 2010, claramente motivado por la implantación de la nueva línea de altas prestaciones en el trayecto de Santiago-A Coruña. Y ello es debido a la notable reducción del tiempo de viaje, que ha pasado a los treinta minutos actuales
- Un cambio de tendencia (negativo), con la disminución de viajeros en las estaciones de Vigo, Pontevedra y Vilagarcía motivado probablemente por el traslado de la estación de Vigo-Urzaiz a la estación de Vigo-Guixar, que ha

alejado la estación del centro urbano, con una pérdida de comunicación con el transporte urbano.

- Una disminución de transporte de viajeros en el trayecto Vigo-Santiago como consecuencia de estos cambios de estación y el retraso en la mejora de la infraestructura del trayecto
- La ciudad de Vigo tenía más pasajeros que A Coruña en los años 2006, 2007 y 2008, Vigo superó el millón de pasajeros en el 2009 y 2010, pero sufrió una disminución considerable en los años siguientes; cerró 2013 con 799.000 viajeros (páginas 96 y 97).
- Considerando otros trayectos a nivel nacional (ejemplo-Salamanca), en líneas generales se ha producido el mantenimiento en el número de viajeros, ya que no existe una renovación de las infraestructuras.

La evolución del trayecto A Coruña-Santiago, se corresponde con el grafico,

Viajeros corredor Coruña -Santiago						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Coruña-San	486.356	597.627	780.482	887.440	931.193	921.948



Claramente se observa que **el trayecto A Coruña-Santiago incrementó en un 90,5 % sus viajeros entre 2008 y 2013. Es el mayor incremento registrado en los trayectos de media distancia por ferrocarril.**

Entre 2008 y 2013, el número de viajeros transportados o que usan el ferrocarril en este trayecto se ha duplicado, un hecho que hay que poner en relación directa con la mejora de la infraestructura e implantación de la línea de altas prestaciones en este trayecto del Eje Atlántico: el tiempo de viaje se ha reducido a la mitad, hasta los 28 minutos actuales, tiempo altamente competitivo con otros medios de transporte públicos o privados

Se han desplazado los usuarios de la carretera al transporte por ferrocarril.

Es significativo que estos cambios se hayan producido incluso sin considerar la no-continuidad de las mejoras en el trayecto Santiago-Pontevedra-Vigo y la inexistencia de estaciones de intercambio o intermodales con el transporte urbano, que continúa en las mínimas condiciones.

2- TRANSPORTE DE LARGO RECORRIDO

De los datos del Informe_Observatorio_Ferrocarril_2013 - Ministerio Fomento

LARGA DISTANCIA

Evolucion transporte de viajeros por ferrocarril en corredores

	Puesta serv	TIEMPO VIAJE			
	AVE(año)	2005	2008	2011	2014
Madrid-Barcelona	2008	4h30	2h30	2h30	2h15
Madrid-Malaga	2008	3h50	2h30	2h30	2h30
Madrid-Valencia	2011	4h	4h	2h	1h50
Madrid-Galicia	2014	8h	8h	7h	6h30

	2005	2007	2008	2011	2013
Madrid-Barcelona	621.342	756.900	2.109.943	2.545.907	3.070.184
Madrid-Málaga	543.982	606.265	1.460.667	1.433.361	1.533.363
Madrid-Valencia	681.929	736.256	816.093	1.836.500	1.858.436
Madrid-Galicia				222580	634.900*

Fuente: Elaboración propia e Informe 2013 del Observatorio del Ferrocarril en España.

*Dato facilitado por el presidente de Renfe en comparecencia en el Congreso de los Diputados el 11 de junio de 2014. Achaca el incremento de viajeros en el trayecto Madrid-Galicia a la puesta en servicio del Alvia con trenes híbridos y adelanta que entre enero y mayo de 2014, se alcanzaron los 301.200 viajeros, "un 89,7 % más que el mismo período del año anterior".

Podemos resaltar que los tiempos de viaje de Madrid con Galicia han evolucionado muy poco en los últimos años, por lo que la variación en el tráfico de viajeros por tren no es apreciable. **Galicia es la Comunidad Autónoma que mantiene los tiempos de desplazamientos más largos en toda España.**

Para hacer un estudio serio debemos comparar la evolución de los viajeros en otras ciudades españolas a partir del año de implantación de las mejoras de las infraestructuras ferroviarias, que se traduce- claramente reflejado en las estadísticas- en disminución de tiempos de viaje e incremento de viajeros

Podemos obtener una serie de conclusiones:

- Cataluña: El incremento de viajeros se produce a raíz de la reducción del tiempo de viaje de 4h30min a 2h15, con la implantación del AVE en esta línea. El número de viajeros pasó de 621.342 a 2.109.943 viajeros.
- Valencia: El AVE se puso en marcha en 2011 y supuso una reducción del tiempo de viaje, de 4 horas a las dos horas actuales. El número de viajeros pasó de 816.093 a 1.836.500.
- Andalucía: El AVE Madrid-Málaga entró en servicio en 2008, disminuyendo el tiempo de viaje de 3h50min a 2h30min. El resultado fue un incremento de 606.265 viajeros a 1.460.667.

En resumen, en todos los casos, el fuerte incremento de los viajeros se ha producido tras la implantación y puesta en servicio de las infraestructuras AVE, un incremento que es igualmente previsible para Galicia una vez implantada la Alta Velocidad.

Es de significar que cuando en estas comunidades cuando los tiempos de viaje eran similares o incluso inferiores a los actuales de Galicia, el número de viajeros es similar. Es decir, en 2014 Galicia tiene los mismos viajeros que tenían Cataluña o Valencia en 2005.

Previsión de viajeros en el eje Madrid-Galicia

Para poder hacer este estudio partimos de los estudios oficiales de movilidad publicados por el Ministerio de Fomento (Movilia), considerando el de 2001 (en años posteriores el comportamiento es similar).

ESTUDIO DE MOVILIDAD (Ministerio de fomento)

MOVILIA 2001

Entre Comunidad de Madrid y	% coche	% autobús	% tren	% avión	total viajes (1000x)
Asturias	73	10	4	12	4749
Cataluña	29	11	14	45	10761
C. Valenciana	66	12	14	8	23324
Galicia	60	12	9	18	6868

MOVILIA 2001	% coche	% autobús	% tren	% avión	total1000x
Cataluña	29	11	14	45	10761
Galicia	60	12	9	18	6868

Influencia de población: si analizamos el informe Movilia del Ministerio de Fomento

- La mayoría de viajes de Madrid con Barcelona se producían en avión, 45%
- En la relación Madrid-Galicia, la mayoría de los viajes y con diferencia son en coche 60%,

Esta circunstancia nos permite concluir,

- La competencia y la demanda inducida por el AVE en Galicia se producirá con el coche y en menor medida con el avión, inversamente a lo que ocurrió en Barcelona
- El volumen de viajeros o de viajes es inferior en Galicia pero no hay gran diferencia (proporcionalmente a la población).

Del mismo informe Movilia podemos concluir

- Los viajes entre Madrid y Barcelona, son viajes de negocio; muy pocos, por temas personales o de familia
- En Galicia ocurre lo contrario: menos viajes por negocios, más por temas personales.

Considerando la población

- La diferencia en volumen poblacional entre Galicia y Cataluña es evidente. Sin embargo, todo apunta a que se producirá un mayor número de desplazamientos al ferrocarril en Galicia (desde otros modos de transporte), por la mejora de los tiempos de viaje.

CONCLUSION

Media distancia

- Con la implantación del Eje Atlántico se producirá un incremento de viajeros hacia el ferrocarril, como ya ha sucedido en el trayecto Santiago-Coruña
- La demanda inducida del trayecto Vigo-Santiago incrementará el tráfico en el trayecto Santiago-Coruña
- Es imprescindible la implantación de terminales intermodales para aprovechar el desarrollo de las infraestructuras. La no-implantación de estaciones intermodales irán en detrimento del transporte público.
- En el futuro se debe complementar con el desarrollo de las infraestructuras de Coruña-Ferrol y Vigo-Viana-Oporto

Larga Distancia

- En 2014 el número de viajeros por tren en Galicia es similar a los de Cataluña o Valencia en 2008
- El AVE Galicia será más eficaz que el AVE a Valencia o Alicante, porque la diferencia en los tiempos de desplazamientos es mayor en nuestra comunidad, similar al andaluz y un poco inferior al de Barcelona por los motivos de desplazamiento, temas económicos y un volumen de población mayor.
- La rentabilidad de unos y otros habrá que analizarlo desde diferentes aspectos, económicos, sociales etc.

- El AVE no es un lujo para los gallegos. Debe contribuir a la modernización de las infraestructuras obsoletas que datan del siglo pasado y sustituir la falta de otras infraestructuras.
- No nos olvidemos de que los que critican las infraestructuras del AVE a Galicia ya disponen de múltiples infraestructuras como cercanías, regionales, metros etc.. Galicia parte de una posición muy atrasada, con un ferrocarril y unos servicios públicos más obsoletos.
- La construcción de la variante de Cerdedo dará servicio a la zona sur de Galicia y Portugal, acortando los tiempos de viaje en 45 minutos y alcanzando un tiempo de viaje de 2h30min, imprescindible para que el AVE sea competitivo.
- El desarrollo del ferrocarril y del transporte contribuye al desarrollo económico, social y sostenible para el futuro de Galicia.

Marzo 2015