EL ECONOMISTA
MADRID
31/10/12
Prensa: Diaria
Tirada: 35.079 Ejemplares
Difusión: 21.574 Ejemplares
Cod: 63103716
Página: 7
Sección: E & F Valor: 7.900,00 € Área (cm2): 813,4 Ocupación: 80,61 % Documento: 1/1 Autor: Miguel Ángel Gavira Madrid Núm. Lectores: 84000

Iberia quitará el avión en rutas que cubre el AVE para dejar de perder dinero en España

La alta velocidad une en dos horas y media a 26 millones de clientes potenciales con la T-4 de Barajas

TRANSPORTE

Miguel Ángel Gavira MADRID.

Iberia quiere que el AVE se convierta en su máximo aliado en el mercado español. La aerolínea presidida por Antonio Vázquez eliminará todas las frecuencias domésticas que coincidan con los servicios que ya cubre la alta velocidad ferroviaria gracias a que el Ministerio de Fomento apostará por la intermodalidad y llevará el tren al corazón del aeropuerto de Barajas.

Por ejemplo, el pasajero que ahora toma un vuelo de Valencia a Madrid para después dar un salto a Santiago de Chile, cogería directamente el AVE en la estación Joaquín Sorolla, llegaría a la T-4 de Barajas y de ahí conectaría directamente con el vuelo a la capital andina. Así, está medida podría suprimir, entre otras, rutas como Barcelona-Madrid, Zaragoza-Madrid, Sevilla-Madrid o A Coruña-Madrid.

Si Iberia elimina el avión dejaría de perder dinero en España sin quedarse sin la clientela. No hay que olvidar que en los últimos resultados trimestrales de IAG, el gigante nacido de la fusión entre British Airways e Iberia, la aerolínea española perdió 263 millones de euros, lastrada principalmente por la pobre evolución del negocio doméstico

Según explican fuentes oficiales de la compañía aérea a *elEconomista Transporte*, "la intermodalidad podría situar a 26 millones de potenciales pasajeros a menos de dos horas y media del aeropuerto de Barajas". Los cálculos que barajan Iberia y el Ministerio parten de una actual área de captación de pasajeros de 7 millones de personas. Esta cifra se podría duplicar en el momento en el que la alta velocidad pueda llegar al aeropuerto madrileño.

Ahora, gracias a las obras que se realizaron entre Chamartín y Barajas, ya lo hacen los trenes de Cercanías desde septiembre del pasado ejercicio y los pasajeros tardan sólo 25 minutos desde Atocha a la T-4. De momento, la alta velocidad a Barajas tendrá que esperar hasta 2014, según las últimas estimaciones del propio Ministerio de Fomento.

Nueva señalización ferroviaria

A estos 14 millones de posible clientela una vez que el AVE esté conectado al aeropuerto madrileño hay que sumar otros 10 millones de personas por la puesta en marcha el pasado otoño del nuevo sistema de señalización de la línea que une Madrid y Barcelona (el ERTMS 2), que aumenta el espectro de ciudadanos que podrían acceder al aeropuerto en menos de dos horas y media. Esta cifra se incrementará en dos millones más de clientela cuando se ponga en marcha el AVE a Alicante, cuya fecha inicial prevista estará en el entorno del segundo semestre de 2013. En total: existe un mercado potencial de 26 millones de clientes.

Para ello es necesaria una intermodalidad completa, que necesita de la construcción de infraestructuras concretas para que la alta velocidad llegue directamente a Barajas o El Prat desde cualquier punto de la geografía española. En el caso del aeropuerto madrileño el problema está prácticamente solucionado en los casos en los que los pasajeros de alta velocidad provengan del Levante o de Andalucía con el túnel que unirá Atocha con Chamartín y que supondrá una inversión de más de 200 millones.

Pero la asignatura pendiente es asegurar la intermodalidad si provienen de las rutas de Galicia o de Barcelona. Desde el noroeste de España parece evidente que la solución más factible es que los trenes lleguen a Chamartín y de allí finalicen el último tramo hasta Barajas por la misma vía común que utilizarán los que provengan de Levante y Andalucía.

El mayor inconveniente para Iberia es con la alta velocidad que proviene de Barcelona. Si a los trenes se les obliga a llegar hasta Atocha, como está previsto, para después cruzar por el nuevo túnel que se inaugurará en 2014 hasta Chamartín y, por último, conectar con la T-4 de Barajas, supondría una gran pérdida de tiempo y de atractivo para el pasajero. Lo más lógico –según fuentes de Iberia– es construir un ramal en el punto más cercano con el aeropuerto para que el AVE llegue directamente (una distancia que no superaría los diez kilómetros). El problema de esta opción es que es muy cara, porque se necesita construir un túnel, cuyo coste podría superar los 200 millones. Existen otras alternativas sobre el papel, como aprovechar infraestructuras que ya existen en el anillo ferroviario de Madrid y emplear el tercer hilo ya instalado en el Cercanías que llega al aeropuerto. Esta línea es de ancho ibérico, pero ya está preparada con un tercer raíl con dimensión de ancho europeo, el del AVE.

Recogido en el Pitvi

Un portavoz oficial de Adif, el gestor de las infraestructuras ferroviarias, reconoce que la intermodalidad está prevista en el Pitvi (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda) pero no está presupuestada en todos los casos. El plan asegura textualmente que "la intermodalidad potencial (del avión con el tren de alta velocidad) se concentra en su gran mayoría en los aeropuertos de mayor tráfico de la red, que realizan funciones de *hub*, como Madrid".

Desde Adif se estima que no haría falta un gran desembolso económico para incorporar estos ramales que aseguraran la conexión directa a Barajas y El Prat si se compara con los 40.000 millones que ya se han invertido en alta velocidad. "Sería una manera de amortizar la infraestructura, ya que el canon que se paga por el uso de la misma se incrementa en función del número de pasajeros", añaden. Además, se elevaría la ocupación media del AVE, que se sitúa en el 62 por ciento.

Pero no sólo Iberia será la gran beneficiada. Otras aerolíneas como Air Europa en Barajas o Vueling en El Prat –en el caso de que la alta velocidad también llegue al aeropuerto catalán –podrían aprovechar los clientes en el AVE para asegurar el pasaje de sus vuelos intercontinentales (en el caso de la compañía del grupo Globalia) o europeos (en el caso de la aerolínea catalana).

El presidente de Vueling, Josep Piqué, reconocía en declaraciones a este periódico las ventajas de la intermodalidad para Vueling, que ya cuenta con 100 rutas hacia Europa. Si la aerolínea con sede en El Prat, Air Europa e Iberia se deciden, el avión pasará a mejor vida en todas las rutas en las que coincida con el AVE.





YA ESTÁ DISPONIBLE 'ELECONOMISTA TRANSPORTE'. El segundo número de la revista digital de Transporte ya se puede consultar gratis en 'www.eleconomista.es' o suscribirse con un simple correo electrónico en el quiosco digital que encontrará en el portal para que le llegue cada mes.