

Evolución del transporte público en áreas rurales. Albacete accede a la red de alta velocidad

Modesto Soto Fuentes

Resumen:

Cuando las líneas de ferrocarril de alta velocidad llegan al medio rural español se produce una evolución del transporte público con resultados diferentes en cada una sus ciudades. Como ha ocurrido en Albacete, última ciudad de Castilla La Mancha que ha accedido a la red y contribuyendo a que esta Comunidad sea la que tiene el mayor número de km de alta velocidad del país y de ciudades de tamaño medio dotadas con este modo de transporte. Este artículo analiza cualitativamente el estado del transporte público de viajeros en Albacete y su área de influencia durante las últimas décadas y su transformación al adherirse a la red ferroviaria de alta velocidad, evolución que al compararla con la ocurrida en otras ciudades españolas y permite definir qué elementos motivan una mayor o menor evolución del transporte público en las zonas rurales.

Palabras clave: estación de Alta velocidad, área rural, transporte público.

Abstract:

When high-speed railway lines reach the Spanish rural environment, public transport has evolved with different results in each of its cities. As has happened in Albacete, the last city in Castilla La Mancha to have access to the network and contributing to the fact that this region is the one with the highest number of high-speed km in the country and of medium-sized cities equipped with this mode of transport. This article qualitatively analyzes the state of public passenger transport in Albacete and its area of influence over the last few decades and its transformation by joining the high-speed rail network, an evolution which, when compared with that of other Spanish cities, allows us to define which elements motivate a greater or lesser evolution of public transport in rural areas.

Keywords: HSR Station, rural area, public transport.

1. Introducción

España dispone de una extensa red de ferrocarril de alta velocidad cuya evolución ha sido muy estudiada por diversos autores, entre otros, Ginés de Rus (2009), Albalade y Bell(2015) quienes analizan el impacto generado por las nuevas infraestructuras en los territorios y ciudades donde se implantan, transformando el escenario del transporte, el comportamiento de los modos participantes y afectando de una manera importante a la movilidad de la población, pues surge una nueva oferta que compite con los modos ya implantados a los que obliga a adaptarse a la nueva situación(Gutiérrez Puebla,2004).

Estas modificaciones se hacen más evidentes en las áreas rurales y en sus ciudades, donde, la infraestructura llega bajo la triple condición de optimizar la velocidad, el servicio y sus potencialidades (Bellet et al 2014), como ocurre en España, un país que territorialmente se encuentra ocupado en un 90 % por el medio rural donde habita el 20 % de la población del país, según datos de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha en el año 2008.

La alta velocidad transforma el sector del transporte y genera un crecimiento de viajeros en función de diversos factores, entre los que se encuentran la absorción del tráfico de otros corredores tanto ferroviarios como de carretera y a los rasgos relativos al nuevo modo ferroviario, situaciones ambas que impulsan a la nueva infraestructura hacia el éxito, que generalmente no alcanza en todas las líneas el mismo nivel (Bellet y Gutiérrez 2011, Monzón et al 2011).

Partiendo de estos antecedentes, se aborda el caso de la llegada del ferrocarril de la alta velocidad a Albacete, una comarca que se encuentra en el medio rural español y que debido a su emplazamiento geográfico ha recibido de las administraciones constantes e importantes impulsos para la mejora del transporte público, facilitando que el ferrocarril convencional haya logrado una elevada participación en un sector liderado por el transporte público por autobús.

El sector del transporte se modificó en el año 2010 tras la puesta en marcha de la línea de alta velocidad Madrid Albacete experimentando un crecimiento del número de viajeros por ferrocarril que se consolidó a partir del año 2013 con la prolongación de la línea hasta Alicante (Observatorio del ferrocarril 2016).

El documento muestra como antes de la llegada de la alta velocidad la comarca ya contaba con redes de transporte de un elevado nivel de calidad que se ha completado con la llegada de la alta velocidad (Fernández Santamaría 2007). Un análisis comparativo de Albacete con otras ciudades españolas muestra la diferente evolución que ha originado la llegada de la alta velocidad a cada una de ellas.

En el presente trabajo se indaga sobre la evolución del transporte público en el medio rural español cuando recibe la llegada de la alta velocidad. Para ello se estudia el caso de la llegada de la alta velocidad a Albacete, cuya capital y comarca se encuentran enclavadas en la región de Castilla La Mancha, que ubicada en el centro geográfico español fue la primera en recibir el ferrocarril de alta velocidad en 1992 y en la actualidad es la comunidad que cuenta con mayor número de km de alta velocidad del país, además de contar con el mayor número de ciudades de tamaño medio (< de 100.000 habitantes) se encuentran dotadas con ferrocarril de alta velocidad(González, 2010, 2016).

Abordar el estudio partiendo de la situación anterior y posterior a la llegada del ferrocarril de alta velocidad permitirá llegar a conclusiones sobre los efectos producidos en este tipo de entornos.

2. Metodología

En el documento se indican las estrategias y actuaciones desarrolladas por las administraciones en infraestructuras y transporte mostrando los resultados producidos durante las últimas tres

décadas. El método empleado ha consistido en un análisis cualitativo de documentos y datos históricos, de planes de transporte, de transporte público revisando documentación de las instituciones locales, regionales y nacionales además de obtener información de las consultas con las empresas de transporte que operan en la zona. Se ha completado el análisis con trabajos de campo y con la incorporación de datos de información de prensa y medios locales.

3. Contexto

En términos de superficie, una inmensa parte del territorio español, se encuentra ocupado por el medio rural, en el cual reside una población poco concentrada. En él se encuentra la Comunidad de Castilla-la Mancha, una región eminentemente rural que en infraestructuras de carretera cuenta con 1800 km de vías rápidas y en infraestructuras ferroviarias alcanza los 670 km de red de alta velocidad, datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) en el año 2016.

En dicha Comunidad y ubicada en el suroeste del interior peninsular, se encuentra la provincia de Albacete (Fig1) ocupando un lugar estratégico en el corredor de transportes que une Madrid con la costa Mediterránea del Levante español (Pillet, 2007). Su población es de 401.583 hab, y su densidad es de 26,91 hab/km², distribuyéndose el 42 % en su capital, el 27 % en cinco poblaciones que no superan los 30.000 habitantes y el 31% restante atomizada en poblaciones que no alcanzan los 6.000 hab (INE 2017).



Figura 1. Ubicación geográfica de Albacete (España) Fuente: Elaboración propia

En su área económica prevalece la generación de recursos económicos proporcionados por la agricultura y la ganadería, con un menor relieve de la industria y con el afloramiento en la capital de la provincia de un pequeño núcleo de alta tecnología y de un importante sector terciario. Características geoeconómicas que complementan la situación estratégica y que ha permitido el progresivo avance en la mejora de las infraestructuras de transporte cuando en 1979 el Gobierno Español implantó su libro blanco con el propósito de revitalizar el sector de los transportes y comenzó a desarrollar estrategias en infraestructuras que afectaron tanto a la provincia de Albacete como a su capital.

3.1 Red de Infraestructuras.

Albacete cuenta con una red de infraestructuras formadas por la red de carreteras y por la red de ferrocarriles activadas por las Administraciones Central y Regional mediante diversos planes de actuación.

El Plan de Carreteras diseñado por el Gobierno Español entre 1984 -1991 y sucesivos, contemplaban la construcción de autovías, la mejora de los trazados de las carreteras, que completados con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987 pretendían favorecer el incremento del tráfico y la regulación del transporte público por autobús al facilitar el acceso a la competencia en este modo.

Su aplicación ha facilitado que en el año 2017 la provincia de Albacete se encuentre dotada de 700 km de vías rápidas de doble carril que adscritas a la red principal de carreteras del estado e integradas en los itinerarios nacionales e internacionales, la comunican con Madrid, Valencia, Alicante, Murcia; a la cuales se unen las carreteras nacionales que conectan el Centro del país con el Sureste y el Sur con el Este.

Las carreteras pertenecientes a la red regional suponen 3.000 km (fig.2) que comunican a la provincia de Albacete con Jaén, Teruel, Cuenca, Toledo y Ciudad Real. De ellos, 1.458 km aseguran la comunicación entre las poblaciones no servidas por la red principal y 1622 km conforman la red local (JCCM 2017).



Figura 2. Red de carreteras en la provincia de Albacete. Elaboración propia. Fuente Administración provincial

En cuanto a la red de ferrocarriles, el plan iniciado en 1980 incluyó la modernización de las líneas que unen Madrid con la costa Mediterránea a través de Albacete que se complementó con la llegada de la alta velocidad en el año 2010 y se culminó en el 2013 con la prolongación de la

línea de alta velocidad hasta Alicante. La provincia se encuentra dotada (fig. 3) con 274 km de ferrocarril convencional con ancho de vía ibérico de 1,668 mm. De ellos 191 km corresponden a la línea Madrid- Valencia y 83 km a la línea Madrid- Murcia a los que se añaden 180 km de ferrocarril de alta velocidad en ancho UIC pertenecientes a la línea Madrid Alicante (Observatorio del Ferrocarril 2017).

Esta modernización ha sido la más importante desde que en 1855 llegó la red ferroviaria a la provincia de Albacete al ser incluida su capital en la línea que une Madrid con Alicante y con Murcia (Marco 2010). Debido a su ubicación estratégica, en 1920, se pretendió ejecutar un plan de infraestructuras ferroviarias para unir el sur de España (Baeza) con el Sur de Francia (Saint Giron) plan que centralizaba en Albacete un importante centro ferroviario, pero que por numerosas razones históricas nunca llegó a entrar en explotación. (Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2005).

Al ser la red ferroviaria una infraestructura estratégica, la administración central frecuentemente ha promovido planes de mejoras continuas. Así en 1979 se realizó la electrificación de la línea Madrid Valencia Alicante, a partir de 1983, se produce el progresivo incremento de velocidad de los trenes de 120 km/h hasta alcanzar los 200 km/h en 1990. Y en el año 2010 llega la Alta Velocidad que se prolonga en el 2013 hasta Alicante (fig. 4).



Figura 3. Red de Ferrocarriles en la provincia de Albacete. Elaboración propia.

Fuente Amigos de Ferrocarril de Castilla la Mancha

Pero estos planes de mejora dirigidos a mejorar las infraestructuras, a elevar la velocidad y a optimizar los tiempos de viaje, han ido acompañadas de la reducción de los puntos de acceso a la red, de tal forma que en el año 2017 la provincia cuenta con 6 estaciones frente a las 14 que existían en el año 1980, lo que ha supuesto una reducción del 57% (FFE 2017).



Figura 4. Mapa de líneas de ferrocarril de alta velocidad en España. Elaboración propia. Fuente: Ministerio de Fomento 2017.

3.2 Transporte Público de Viajeros

La red de transporte de carreteras que surcan la provincia de Albacete soportan un tráfico que, en autovías, y según tramos, que se sitúa entre los 10.000 y 25.000 vehículos día y en carreteras se mueven entre 1.000 y 2.500 vehículos día (Ministerio de fomento, 2016). Este tráfico incluye las líneas de autobuses que unen la capital con el resto de poblaciones provinciales que superan los 25.000 habitantes o con las que se encuentran a más de 50 km de la capital (Fernández 2007).

El origen de todos los trayectos, desde 1980, se encuentra en la estación de autobuses de Albacete, centro de confluencia y parada obligatoria de recorridos regionales, interregionales y nacionales que sirve de apoyo a un movimiento de viajeros que se distribuye en un área de población dispersa, de poca concentración y con la agrupación de los centros de interés en poblaciones con un determinado número de habitantes, circunstancias que determina el número de rutas que ofertan las operadoras de transporte carretera (Fernández 2007).

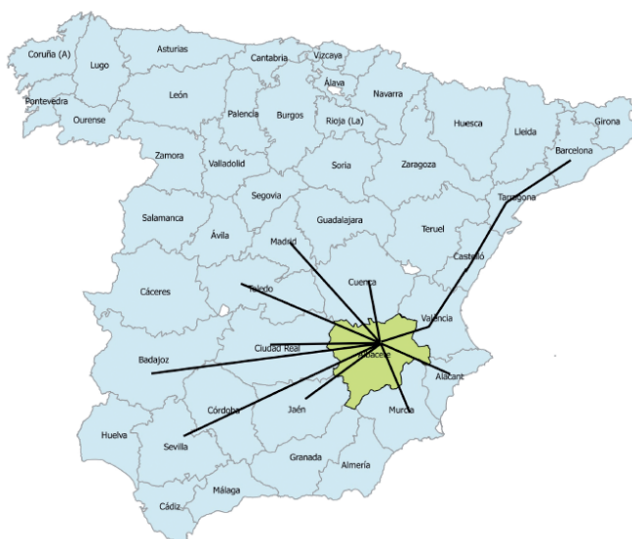


Figura 5. Rutas directas por autobús con origen Albacete. Elaboración propia. Fuente Emisalba.

The graph illustrates the passenger volume for two major modes of public transport in Mexico over a 37-year period. The blue line represents Buses (Autobus), which started at approximately 100,000 passengers in 1980, peaked at nearly 1,550,000 in 1990, and then generally declined with some fluctuations, ending around 500,000 in 2017. The red line represents Trains (Ferrocarril), which maintained a relatively low and stable passenger volume until the late 1990s, after which it experienced a significant and steady increase, reaching approximately 900,000 passengers by 2017.

AÑO	Autobus	Ferrocarril
1980	100,000	250,000
1981	600,000	260,000
1982	650,000	280,000
1983	550,000	290,000
1984	600,000	300,000
1985	520,000	310,000
1986	1,000,000	320,000
1987	1,050,000	340,000
1988	120,000	360,000
1989	1,150,000	380,000
1990	1,550,000	390,000
1991	1,540,000	400,000
1992	1,480,000	450,000
1993	1,280,000	480,000
1994	1,260,000	580,000
1995	1,260,000	550,000
1996	1,180,000	560,000
1997	1,120,000	580,000
1998	950,000	750,000
1999	980,000	760,000
2000	1,000,000	760,000
2001	920,000	760,000
2002	930,000	750,000
2003	930,000	720,000
2004	900,000	720,000
2005	880,000	710,000
2006	890,000	750,000
2007	880,000	760,000
2008	920,000	750,000
2009	880,000	770,000
2010	850,000	700,000
2011	900,000	680,000
2012	850,000	700,000
2013	650,000	720,000
2014	600,000	750,000
2015	580,000	830,000
2016	500,000	800,000
2017	500,000	900,000

La estación de autobuses de Albacete, desde 1980, es la que soporta el tránsito de viajeros, tráfico que ha sufrido oscilaciones y que alcanzó en 1990 el punto álgido que se situó en 1.548.747 viajeros. Desde entonces, se ha producido una tendencia a la baja hasta alcanzar en el año 2010 los 855.000 viajeros y a pesar de un pequeño repunte en el año 2011, continuar en receso hasta situarse en 495000 viajeros en el año 2017. (fig. 6) (Emisalba 2017).



En cuanto a la red de infraestructuras ferroviarias, en las últimas décadas el número de viajeros en la estación de Albacete (Fig. 6) ha ido ligado al número de circulaciones que han formado la oferta comercial, al tipo de material ferroviario utilizado y a la reducción de los tiempos de viaje (Marco 2010).

En la década de los 80, la red convencional contaba con 14 poblaciones con estación y soportaba un tráfico de 36 circulaciones de trenes de viajeros de largo recorrido que unían el centro de la península con el Sureste español así como el Noreste con el Sur (fig. .7) No obstante, tan solo la capital, recibía la parada de todos ellos atendiéndose el resto de las 13 poblaciones mediante un servicio regional (Renfe, 1984).

Para incrementar el tráfico de viajeros en 1980 se inició la puesta en marcha del servicio Inter-city un servicio de larga distancia, que conectaba Madrid y Valencia con parada en Albacete en cuatro horas a una velocidad máxima de 140 km/h. Un servicio concebido como un puente ferroviario entre Madrid y Valencia que contribuyó a mejorar el acceso de la población a nuevos bienes y servicios aportando una evolución en la ordenación del territorio (Marco 2010).

Numero de Trenes de Viajeros por la Provincia de Albacete													
Estaciones	Año 1980				Año 2010				Año 2013				
	Expreso	Regional Diurno	Diurno	TOTAL	Expreso	Regional diurno	Diurno	TOTAL	Expreso	Regional Diurno	Diurno	AVE	TOTAL
Villarrobledo	8	8	4	20		8	4	12		10	6		16
Minaya		6		6		4		4		2			2
La Roda	6	8	2	16		8	2	10		10	1		11
La Gineta		6		6		4		4		4			4
ALBACETE	10	10	16	36	2	12	42	56	2	22	26	14	64
Chinchilla	6	10		16				0					0
Alpera		6		6				0					0
Almansa	10	10	4	24	2	6	4	12	2	2	8		12
Caudete	2	7		9		2		2					0
Pozo Cañada	2	4		6				0					0
Navajuelos		4		4				0					0
Tobarra	2	4		6				0					0
Hellín		6	2	8		4		4		4	2		6
Agramon	2	4		6				0					0

Figura 9: Fuente: Renfe/ Adif. Elaboración propia cuadro comparativo de tipos y números de trenes

En la década de los 90, los servicios comerciales diurnos estaban formados por trenes de larga distancia y por trenes regionales que suponían el 72% del tráfico total ocupando el 28 % restante los servicios de expresos nocturnos. En esta década, los servicios diurnos de larga distancia elevaron su velocidad de circulación para llegar a los 160 km/h logrando una mejora de los tiempos de viaje.

En 1992, con la puesta en servicio de la línea Madrid Sevilla, se realizó una reestructuración en la explotación ferroviaria y una transformación de los servicios comerciales transversales entre el Noreste y Sur Peninsular que transitaban por Albacete, que se completó en el año 2007 con nuevos servicios que ofrecían una reducción de los tiempos de viaje en relaciones (Fig. 10) del Sureste con el Norte peninsular (Alicante-Albacete- Santander) al utilizar la línea de Alta velocidad Madrid Valladolid.

RELACIONES DIRECTAS															
Desde Albacete	Modificaciones en los tiempos de recorrido entre 1980 y 2013														
	Periodo 1980-2010			Periodo 1980-2011			Periodo 1980-2013			Periodo 2010-2011			Periodo 2011-2013		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
	1980	2010	1980 2010	1980	2011	1980 2011	1980	2013	1980 2010	2010	2011	2010 2011	2011	2013	1980 2010
Alicante	2:02	1:28	0:34	2:02	1:28	0:34	2:02	0:56	1:06	1:28	1:28	0:00	1:28	0:56	36
Valencia	1:56	1:22	0:34	1:56	1:31	0:25	1:56	1:42	0:14	1:22	1:31	-11	1:31	1:42	-12
Castellón	2:57	2:19	0:38	2:57	2:38	0:19	2:57	2:41	0:16	2:19	2:38	-19	2:38	2:38	-2
Murcia	2:51	1:36	1:15	2:51	1:36	1:15	2:51	1:41	1:10	1:36	1:36	0:00	1:36	1:41	-5
Tarragona	5:02	4:33	0:29	5:02	4:27	0:35	5:02	4:19	0:43	4:33	4:27	0:06	4:27	4:19	0:08
Barcelona	6:08	5:57	0:11	6:08	5:57	0:11	6:08	5:45	0:23	5:57	5:57	0:00	5:57	5:45	0:12
Madrid	2:46	2:08	0:38	2:46	1:30	1:16	2:46	1:22	1:24	2:08	1:30	0:38	1:30	1:22	0:08
Badajoz	8:57	8:03	0:54	8:57	8:03	0:54	8:57	7:40	1:17	8:03	8:03	0:00	8:03	7:40	0:23
Oviedo		7:35			7:26			7:37		7:35	7:26	0:09	7:26	7:13	0:13
Santander		7:15			7:06			7:12		7:15	7:06	0:09	7:06	6:40	0:26
Gijón		7:17			7:06			8:07		7:17	7:06	0:11	7:06	7:45	-39
Valladolid		3:52			3:45			3:42		3:52	3:45	0:07	3:45	3:37	0:08
Segovia		3:15			3:04			2:53		3:15	3:04	0:11	3:04	2:53	0:11
León		5:38			5:29			5:32		5:38	5:29	0:09	5:29	4:50	0:39
Cuenca					0:35			0:34			0:35	0:00	0:35	0:34	0:01
Ciudad Real	3:25	2:21	1:04	3:25	2:21	1:04	3:25	2:18	1:07	2:21	2:21	0:00	2:21	2:18	0:03
Sevilla	6:45	6:18	0:27	6:45	6:18	0:27	6:45	4:20	2:25	6:18	6:18	0:00	6:18	4:20	1:58
Granada	8:24	5:55	2:29	8:24	5:55	2:29	8:24	6:25	1:59	5:55	5:55	0:00	5:55	6:25	-8
Córdoba	5:12	4:38	0:34	5:12	4:38	0:34	5:12	3:07	2:05	4:38	4:38	0:00	4:38	3:07	1:31
Málaga	7:50	7:31	0:19	7:50	7:31	0:19	7:50	4:44	3:06	7:31	7:31	0:00	7:31	4:44	2:47
Leyenda: A: Tiempo de recorrido en el año señalado en la columna B: Tiempo de recorrido en el año señalado en la columna C: Diferencia de tiempos de recorrido entre los valores de A y B Valores en negro: Tiempo reducido expresado en horas y minutos Valores en rojo: Tiempo incrementado expresado en horas y minutos															

Figura 10. Mejoras en tiempos de recorrido. Fuente Renfe. Elaboración propia.

La puesta en marcha del plan de modernización del ferrocarril planteado en 1980, permitió que en el año 2010 se alcanzara un incremento del 60 % en el número de circulaciones de trenes de viajeros (fig. 9) pasando de una circulación de 36 trenes en 1980 a 56 en el año 2010, crecimiento que unido a la reducción del tiempo de viaje (entre el 4 y el 44 %) dio lugar a un aumento del número de viajeros. Pero las mejoras planteadas en el plan no alcanzaron a toda la provincia, y en un análisis centrado en el año 2009 al entrelazando datos de población (INE 2009) con datos de tráfico de viajeros (Renfe 2009), se aprecia que solo el 68% de sus habitantes tiene acceso directo al ferrocarril; unos 273.353 hab. que generaron un total de 932.110 viajes, y cuyo centro generador fue la capital en un 77 %. Se revisan años posteriores y se constata que la situación permaneció estabilizada hasta la llegada de la alta velocidad (fig.11).

Año 2009	Villarrobledo	Minaya	La Roda	Albacete	Almansa	Hellín
Habitantes	26.686	2.500	16.929	170.475	25.654	31.109
Trenes	12	4	10	56	12	4
Viajeros totales	109.284	3.100	43.726	715.000	8.000	53.000
Viajeros/tren año	9.107	775	4.373	12.768	667	13.250
Madrid % viajeros	23	13	23	40	15	75
Albacete % viajeros	40	32	40		14	3
Levante % viajeros	9	26	9	30	32	6
Otros % viajeros	28	29	28	25	39	16

Figura 11. Acceso de la población al ferrocarril. Número de Viajes origen-destino. Elaboración propia.

Fuente: Observatorio del ferrocarril / INE 2009 Elaboración propia.

El transporte público por carretera y ferrocarril era utilizado en el año 2005 por 1.637.542 viajeros de los cuales el 56 % viajaba en autobús y el 44 % en ferrocarril, porcentajes que se mantienen hasta el año 2010, en el cual el transporte público sufre un descenso del 11 % con respecto al 2005 situándose en 1.465.549 de usuarios, con una cuota de mercado del 46 % en ferrocarril y del 54 % del autobús. Un retroceso del autobús y un avance del ferrocarril.

Este crecimiento de la participación del modo ferroviario en el sector del transporte, se debe en parte a la creación de un contexto de desarrollo del transporte público de viajeros en la provincia que se ha logrado por un lado, por la renovación de las infraestructuras de carreteras con la construcción de autovías radiales y la mejora del trazado de las carreteras regionales y por otro, por la reorganización de los servicios ferroviarios aprovechando la mejora de sus infraestructuras realizadas a partir de 1980 que permitió reducir los tiempos de viaje, con la sustitución y mejora del material ferroviario la reducción de paradas y la elevación de la velocidad a lo que se unió la reorganización de la explotación ferroviaria nacional con la puesta en marcha de la línea Madrid Sevilla en 1992(Marco 2010).

Contexto que creó idénticas expectativas a las que se originaron en otras zonas del país, cuando el 17 de diciembre de 2010, en plena crisis económica del sector de los transportes, se puso en explotación la línea de alta velocidad Madrid - Cuenca - Albacete (Ministerio de Fomento, 2010).

3.3 Incorporación de Albacete a la Red de Alta Velocidad

En el año 2010 Albacete se incorpora a la red ferroviaria de alta velocidad española con la apertura de la línea entre Madrid y Albacete. Esta nueva relación ferroviaria le aportó una reducción de 40 minutos en la relación entre Albacete y la capital de España y de 15 minutos en las relaciones transversales con el Norte de España. A partir del año 2013 la apertura de la línea de Albacete con Alicante aportó endicha relación una reducción de 45 minutos.

La reducción de los tiempos de viaje afectaron a las relaciones directas entre Albacete con el

resto de ciudades (Fig.10) y tuvo como consecuencia una reorganización del tráfico ferroviario donde el 97 % pasaron a ser servicios diurnos, de los cuales el 22 % se realizaba por la línea de Alta Velocidad, el 40 % correspondía a servicios de largo recorrido por ferrocarril convencional y el 35 % lo ocupaban los servicios regionales en líneas convencionales. (Observatorio del Ferrocarril 2011)

La nueva infraestructura aportó una relación directa de Albacete con Cuenca, que en el año 2010 generó una cuota de tráfico del 6 % y alcanzó en el 2013 el 10 %. Pero también aportó una reducción del 4% del tráfico en la relación de Albacete con Valencia a través de la línea de ancho ibérico ya que los servicios comerciales entre Madrid y Valencia comenzaron a realizarse a través de la línea de alta velocidad de Madrid Cuenca Valencia dejando de hacerlo a través de la línea convencional de Madrid Albacete Valencia (Observatorio del Ferrocarril 2011). Por otro lado, la nueva línea de alta velocidad provocó la modificación de la cuota de participación de los modos ferroviarios y de carretera en el sector del transporte.

En el año 2010, el transporte por autobús que contaba con 138 líneas de largo recorrido, redujo un 56 % su número hasta alcanzar 77 en el año 2013, y el transporte ferroviario que contaba con 56 circulaciones creció un 14 % hasta llegar a 64 en el año 2013.

Comparando el número de viajeros del año 2010 con los del año 2011, primer año de explotación de la línea de ferrocarril de alta velocidad, se produce un incremento en el transporte público de viajeros del 7 % situándose en 1.629.549 viajeros en el año 2011; de los cuales, el autobús tenía una cuota del 55 % y el ferrocarril del 45 %. Por el contrario, en el año 2012, se produce un crecimiento negativo del 5% en el número de usuarios del transporte público, alcanzando 1.540.644 viajeros con una afectación del 4 % de reducción para el ferrocarril y del 6 % para el autobús.

En el año 2013, se produce un descenso del 9% en el transporte público de viajeros con respecto al año 2012 y a pesar de este descenso, el ferrocarril incrementa su cuota de participación alcanzando el 53 %, con un incremento en viajeros con respecto al año 2012 del 7 %. El transporte por carretera, con una cuota del 43 % descendía con respecto al tráfico del año 2012 un 28 %. Desde el año 2013 se produce un crecimiento de la cuota de participación del ferrocarril en el mercado del transporte público que se sitúa en el año 2017 en el 64 % frente al autobús que ocupa el 36 %. (fig. 6).

Esta evolución en el transporte público se encuentra conformada por dos aspectos. Por un lado, las variaciones en el número de viajeros se encuentran provocadas por las consecuencias de la crisis económica como así queda reflejado por Instituto Nacional de Estadística que pone de manifiesto en sus datos de los años 2005 al 2013 que el transporte depende directamente de la actividad económica, si ésta varía, el otro se resiente. Por otro, los cambios en el reparto modal del sector del transporte público, que surgen como consecuencia de la puesta en explotación de la nueva línea de alta velocidad quien aporta sus cualidades, como son el tiempo de viaje, el confort, la frecuencia, la comodidad y la seguridad.

4. Albacete comparada otras ciudades dotadas de AVE

Albacete es una ciudad que supera los 100.000 habitantes y su inclusión en la red ferroviaria de alta velocidad le permite experimentar una evolución positiva en el número de viajeros que conveniente contrastar con la ocurrida en otras ciudades dotadas de alta velocidad, para lo cual se opta por realizar dos comparaciones.

En primer lugar, esta evolución se contrastará con ciudades capitales de provincia que superen los 100.000 habitantes y en un segundo lugar, y al encontrarse Albacete en la región que cuenta con más km de líneas de alta velocidad, se hará lo propio con las poblaciones de la Comunidad de Castilla La Mancha que se encuentran en la red de Alta Velocidad.

Para la primera comparación se opta por seleccionar Córdoba, Lleida, Valencia y Valladolid, ciudades que superan los 100.000 habitantes y que cuentan con una experiencia superior a tres años en la red de alta velocidad. Se incluye Valencia en la comparativa para poder contrastar la diferencia con ciudades de mayor tamaño y por encontrarse cercana a Albacete. En el análisis, se observa que sus tres primeros años de explotación, también presentan una evolución positiva del tráfico ferroviario, aunque con valores diferentes.

CARACTERÍSTICAS	Cordoba	Valencia	Valladolid	Lerida	Albacete
Ubicación Estacion	Centro	Centro	Centro	Centro	Borde
Num de habitantes	310.488	798.033	310.000	139.800	172.816
Tiempo de viaje ffcc ciudad proxima	45	101	65	65	50
Numero de Servicios autobus urbano	si	si	si	si	si
Total Servicios ferroviarios	26	22	16	12	22
Servicios AVE LD	26	22	4	12	22
Servicios AV MD	0	0	12	0	0

Figura12: Comparativa Albacete con otras ciudades el primer año de explotación.

Fuente: Observatorio del ferrocarril / INE 2016 Elaboración propia

En el primer año de alta velocidad en Albacete el tráfico creció el 19 %, en Valencia se alcanzó el 39 %, en Córdoba el 29 %, en Lérida se logra el 19 % y en Valladolid, se consigue el 43 %. (Fig. 12 y 12.1), pero durante los dos años siguientes a su puesta en marcha, la evolución es más discreta.

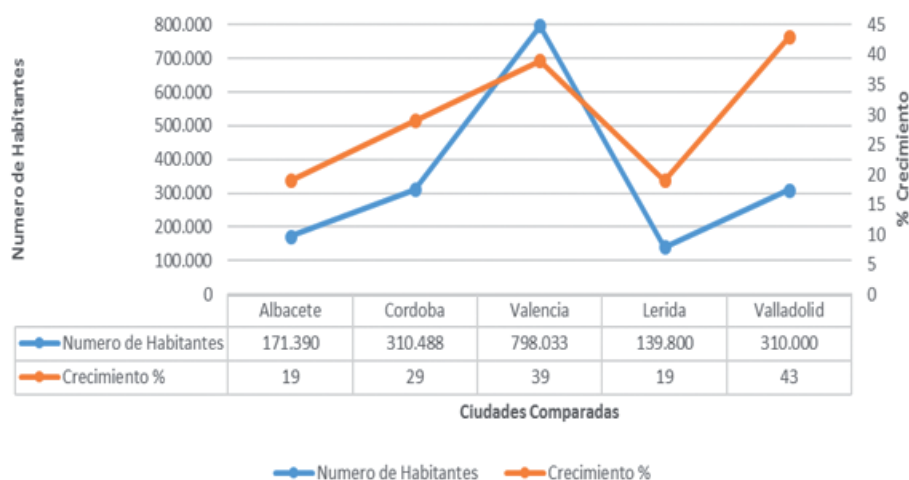


Figura12.1: Comparativa Albacete con otras ciudades el primer año de explotación

Fuente: Observatorio del ferrocarril / INE 2016 Elaboración propia

El porcentaje de crecimiento experimentado en cada una de las ciudades, excepto Valencia, se encuentra relacionado con su población, además, con el tiempo de reducción que genera la alta

velocidad con respecto a los otros modos de transporte, y con el nivel de infraestructuras, ya que todas cuentan con una red de autovías y algunas como Valencia, cuando se pone en marcha el AVE cuentan con un competidor, los viajes regulares en avión. Pero todas ellas carecen de un servicio ferroviario que sí tiene Valladolid desde la puesta en marcha de la línea, el servicio de AV Media distancia, que motiva que el crecimiento del número de viajeros en esta ciudad sea el doble que en el resto de las ciudades.

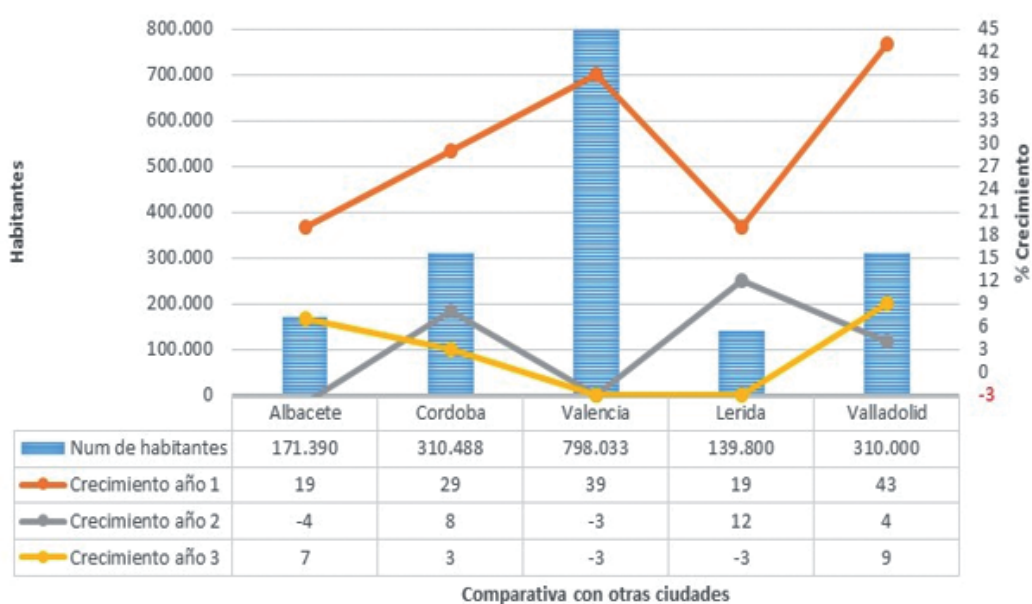


Figura 13. Elaboración propia. % crecimiento tres primeros años de explotación en ciudades españolas.
Datos Observatorio del Ferrocarril, INE 2016

Para la segunda comparativa se ha tomado el mismo periodo de referencia y se han seleccionado todas las ciudades de Castilla la Mancha dotadas de alta velocidad: Toledo, Ciudad Real, Puertollano, Cuenca y Guadalajara, evidenciándose que el crecimiento en Albacete es inferior al resto. En Ciudad Real, cuando en 1992 se inicia la alta velocidad, el incremento se situó en el 142 %, en el mismo año, Puertollano logra el 191 %. En el año 2005, Toledo alcanzó el 159 % y Cuenca logra el 220 % en el año 2011. De todas las ciudades de Castilla la Mancha, (Fig. 13) el crecimiento menos significativo ha sido el ocurrido en Guadalajara, alcanzando el 26 % (fig. 14).

Cuando la alta velocidad llega a Ciudad Real, Puertollano y Cuenca, estas ciudades no disponían, de alternativas competitivas de transporte, como autovías, por lo que se produce un incremento importante en el número de viajeros. Ciudad Real y Puertollano no reciben la autovía hasta el año 2008 y Cuenca aun en 2017 no dispone de autovía. En el caso de Toledo, cuando llega la alta velocidad a la ciudad, ésta ya disponía de autovía, pero la línea llega con dos características muy peculiares, por un lado, solo se encuentra conectada directamente con Madrid y por otro, en la movilidad del transporte ferroviario, el perfil del viajero por ocio y vacaciones asciende a un 40 % de los viajes (Martínez y Muro, 2010).

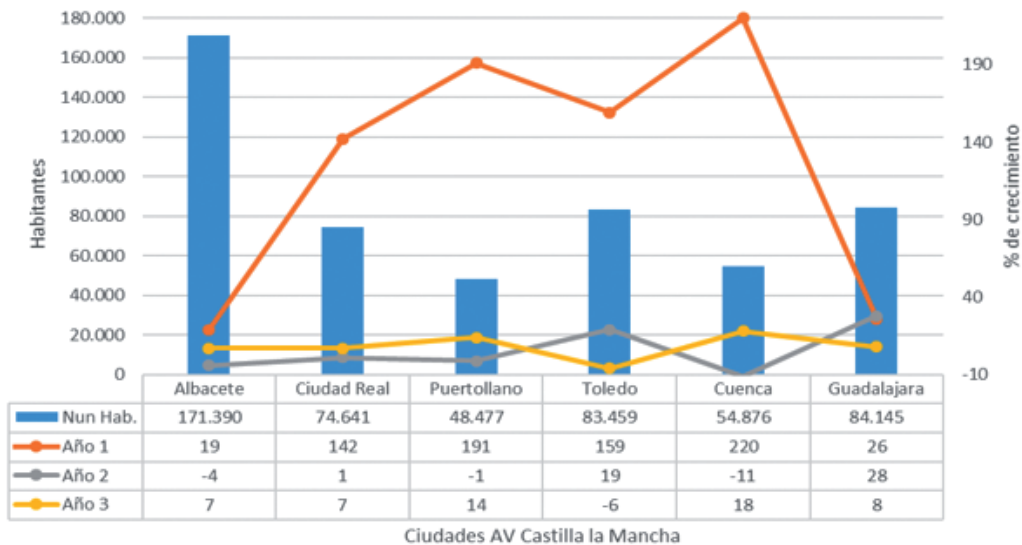


Figura 14. % crecimiento tres primeros años de explotación en ciudades de Castilla la Mancha
Datos Observatorio del Ferrocarril, INE. Elaboración propia.

Analizando Guadalajara observamos que el número de viajeros tiene un crecimiento del 26 % y la estación que tiene menos tráfico de viajeros, debido probablemente a varias circunstancias. Por un lado, cuenta con una red de autovías anteriores a la llegada de la alta velocidad, por otro, dispone de un transporte público de carretera consolidado y, además, cuenta con una red de cercanías que la convierte en ciudad dormitorio de Madrid capital.

El número de viajeros y crecimiento de las estaciones de Guadalajara y Cuenca lleva a profundizar el estudio contemplando la posible relación entre el crecimiento y la ubicación de la estación con respecto a la ciudad, detectándose que en cada una de las ciudades la ubicación de la estación ha sido diferente. En Puertollano, se emplaza en el centro, en Ciudad Real, Albacete y Toledo, se ha ubicado en el borde de la ciudad y en Cuenca y en Guadalajara, se encuentran fuera y distanciada de la ciudad.

CARACTERÍSTICAS	Puertollano	Ciudad Real	Toledo	Cuenca	Guadalajara	Albacete
Ubicación Estacion	Centro	Borde	Borde	Exterior	Exterior	Borde
Num de habitantes	48.477	74.641	83.459	54.876	84.145	172.816
Distancia al centro urbano (Km)	0,6	1,5	3	6	9,5	1
Tiempo de viaje ffcc ciudad proxima	69	45	33	55	27	50
Numero de Servicios autobus urbano	8	180	180	30	0	192
Total Servicios ferroviarias	56	60	30	26	19	22
Servicios AVE LD	30	34	0	26	18	22
Servicios AV MD	26	26	30	0	1	0

Figura 15. Características de las estaciones AV de Castilla La Mancha
Datos Renfe / Administraciones locales. Elaboración propia.

Además, se observa que, desde el comienzo de la explotación de la línea, las estaciones de Ciudad Real, Puertollano y Toledo contaron con servicios de Alta Velocidad Media Distancia, al

contrario que Guadalajara y Albacete, que aun en 2017 no disponen de este servicio comercial. Por último, se analiza la conexión de la estación con la ciudad, y mientras Toledo Ciudad Real y Albacete cuentan con autobús urbano, Cuenca cuenta con un exiguo nivel de comunicación y Guadalajara carece de este servicio (fig. 15 y 16.)

Con los resultados expuestos, se observa como la evolución del transporte público ferroviario en cada una de las ciudades de Castilla La Mancha y en cada ciudad ha sido en los primeros años de explotación, diferente, y los motivos que han causado estas diferencias se deben a:

La existencia en el momento de la puesta en marcha de la línea de alta velocidad de infraestructuras de comunicaciones de calidad.

En el caso de ciudades menores de 100.000 habitantes, en el crecimiento influye la ubicación y la comunicación de ésta con la ciudad.

En ambas comparativas realizadas, se pone de manifiesto que un elemento que influye en el crecimiento, es el servicio de Alta Velocidad Media Distancia, experimentando un elevado crecimiento en el número de viajeros aquellas ciudades que cuentan con él.

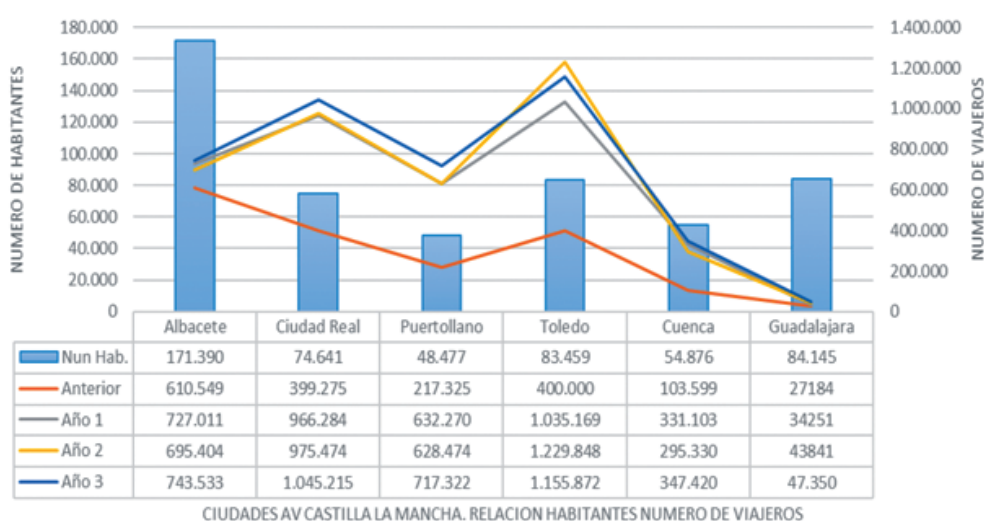


Figura 17, Situación de tráfico en los años 2009-2013. Fuente Observatorio del ferrocarril. Elaboración Propia

La evolución del transporte público a la llegada de la alta velocidad en España presenta un comportamiento similar al que se ha producido en Francia y que ya expresó la SNCF en el año 2014, donde el TGV, después de tener crecimientos del 42 % entre los años 2000 y 2008, sufrió una caída en el crecimiento de viajeros, pues entre los años 2008 y 2012 solo creció el 2 %, para entrar en crecimiento negativo (-0,7%) a partir del años 2012 y 2013, lo que llevó a la SNCF a crear nuevas políticas comerciales y productivas (Quentin Perinel 2014) que ha permitido que la alta velocidad resurja en Francia con un crecimiento en el año 2017 del 10 % alcanzando los 110 millones de viajeros gracias a la puesta en explotación de trenes low cost (Ramón, 2018).

España, siguiendo la trayectoria francesa, el operador ferroviario nacional ha implantado nuevas ofertas comerciales en las relaciones de alta velocidad con una agresiva política tarifaria que ha permitido generar un crecimiento que el operador sitúa en el año 2017 en 21,1 millones de viajeros datos históricos según el Ministerio de Fomento (Europa Press, 2018).

5. Conclusión

La situación estratégica de Albacete al encontrarse en un área de paso en las comunicaciones del centro peninsular hacia el Levante Español ha permitido que las infraestructuras de transporte se hayan beneficiado de importantes impulsos a lo largo del tiempo las cuales han dado lugar a un contexto muy adecuado para el desarrollo de una potente competencia en el transporte público con un reparto modal entre el ferrocarril y el transporte por autobús, que hasta el año 2010 ha sido liderado éste último.

Es en ese año cuando un nuevo impulso a las infraestructuras ferroviarias con la puesta en marcha de la línea ferroviaria de alta Velocidad Madrid Albacete modifica la tendencia, y como no podía ser de otra manera, la nueva infraestructura comienza a hacerse un hueco en el mercado del transporte provocando durante su primer año de funcionamiento un incremento de los viajes por ferrocarril que se asienta en el año 2013 con la prolongación de la línea hasta Alicante lo que da origen de un retroceso en el liderazgo del autobús en favor del ferrocarril.

El impacto de la nueva línea en el crecimiento de viajeros ha sido semejante al producido en otras líneas ferroviarias de alta velocidad española, aunque notablemente inferior al producido en otras ciudades de la misma Comunidad que han recibido la alta velocidad. Dicho incremento de viajeros se ve condicionado por la dotación de infraestructuras de las ciudades que reciben la alta velocidad por la ubicación de la estación, por la comunicación que ésta tiene con la ciudad mediante modos de transporte público y por los servicios ferroviarios de alta velocidad media distancia.

En aquellas ciudades donde llega la línea, y la ciudad no dispone de alternativas competitivas de transporte, el incremento en el número de viajeros es importante. Por el contrario, si la ciudad cuenta con una dotación de infraestructuras de carretera de alta capacidad y de un transporte público por carretera consolidados, el incremento del tráfico es inferior y el ferrocarril de alta velocidad tiene más dificultades para liderar el mercado.

Otro dato importante en la evolución del transporte público, es el servicio de alta velocidad media distancia, observándose como las ciudades que cuentan con este servicio han experimentado un importante crecimiento, como es el caso de Ciudad Real, Puertollano, Toledo y Valladolid.

Queda patente como durante el primer año de explotación de una línea ferroviaria de Alta Velocidad, el transporte público por autobús continúa liderando el mercado. El trasvase de viajeros hacia el ferrocarril se realiza lentamente al incrementarse el número y las frecuencias de relaciones directas y al crearse productos comerciales competitivos por las nuevas líneas de AV, no obstante, este trasvase de viajeros se aceleró y se acrecienta de una manera importante cuando surge el servicio de alta velocidad media distancia.

El autobús mantiene su hegemonía y soporta el impulso recibido por el ferrocarril en el tráfico de larga distancia hasta la llegada y consolidación de la alta velocidad y el surgimiento de la AV MD, pero mantendrá e incrementará su liderazgo en el tráfico regional en gran parte debido la reducción de frecuencias y paradas en las líneas de ferrocarril de ancho ibérico, la reducción de estaciones.

Uno de los retos a que se enfrenta la alta velocidad en las poblaciones ubicadas en áreas rurales es la dotación de servicios acordes a sus realidades económicas, de ahí que la ubicación de la estación y la comunicación que ésta tenga con la ciudad a través del autobús urbano influyan en la evolución del transporte público.

6. Bibliografía

1. Ginés de Rus Mendoza, Javier Campos Méndez, Ignacio Barrón. El transporte ferroviario de alta velocidad, una visión económica. Fundación BBVA 2009 Madrid.

2. Daniel Albalade y Germa Bell 2015 La experiencia internacional en alta velocidad ferroviaria. Fedea. Madrid.
3. Gutiérrez Puebla, El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales 2004 Investigaciones regionales 199-221. Madrid.
4. Carmen Bellet, Juan Jurado Rota La localización de las estaciones de Alta velocidad en España Anales de la Geografía vol. 201434 núm. 2. Madrid
5. JCCM (2008). Plan Estratégico de Desarrollo sostenible del Medio rural en Castilla-La Mancha. Toledo.
6. Carmen Bellet Sanfeliu y Aarón Gutiérrez Palomero 2011 Ciudad y Ferrocarril en la España del siglo XI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. Boletín de la asociación de geógrafos españoles nº 55 2011 251-279. Madrid.
7. Monzón A, Ortega A, López E, (2011) Efficiency and spatial equity Impacts of high-speed rail extensions in urban areas Journal Of Transport Geography. Madrid.
8. Antonio González, ABC, 12/12/2010. Castilla La Mancha, territorio AVE. Toledo.
9. Antonio González, ABC, Castilla-La Mancha la región con más Km de Ave, 20/3/16. Toledo.
10. Fernández Santamaría Francisco, Transporte público y accesibilidad en la provincia de Albacete, 2000 UCLM Fernández Santamaría F, (2007). Transporte público de viajeros y accesibilidad territorial en la provincia de Albacete. Universidad de Castilla la Mancha.
Fernández Santamaría Francisco, Transporte público de viajeros y accesibilidad territorial en la provincia de Albacete. Historia de los caminos de España. Siglos XIX y XX, vol. II.
11. Instituto Nacional de Estadística (INE) 2016.
12. Pillet 2007 Pillet Capdepon, Félix (2007). Geografía de Castilla-La -Mancha, Ediciones de Castilla-La Mancha]. Ciudad Real.
13. Instituto Nacional de Estadística (INE) 2017. Madrid.
14. Ministerio de Fomento. Gobierno de España. Madrid 2017.
15. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha 2017. Toledo.
16. Ministerio de Fomento. Observatorio de Ferrocarril 2016. Madrid.
17. Marco, Alfonso, (2010) Siglo y medio de ferrocarriles uniendo Madrid y la costa levantina. Vía libre. Madrid.
18. Fundación de Ferrocarriles Españoles 2005. Madrid.
19. Fundación de Ferrocarriles Españoles 2017.
Fundación de Ferrocarriles españoles (2002) Operaciones en trenes de viajeros).
Fundación de Ferrocarriles Españoles(2014) www.ffe.es Madrid.
20. Emisalba 2017 Empresa Municipal de Infraestructuras de Albacete (2014) www.emisalba.com. Diputación Provincial de Albacete. Ayuntamiento de Albacete.
21. Renfe, Memoria 1984. Madrid.
22. Ministerio de Fomento. Dirección General de Transportes Terrestre, 2010. Madrid.
23. Ministerio de Fomento Observatorio del Ferrocarril 2011. Madrid.
24. Quentin Perinel 2014, Comment la SNCF veut sauver le TGV, Le Figaro, Paris.

25. Diana Ramón Vilarasu, El tráfico de alta velocidad francesa se dispara un 10 % en 2017. Hostelsur. Madrid.
26. Europa Press. Enero 2018 El ave logra en 2017 un nuevo record al sumar 21,1 millones de viajeros transportados. Madrid.
27. Memoria Renfe 2009.
28. Martínez Aguado T, Muro Rodríguez, A. 2010. Proyecto Aero- Ave Universidad de Castilla La Mancha. Toledo.
29. Instituto Nacional de Estadística 2009.