

Clamor político y social contra la subida del AVE, tildada de "agravio inadmisibile"

La DGA exige a Renfe "otra política de precios" tras encarecer el billete un 10%, más del doble que en el resto de líneas del país

Los consumidores dicen que los viajeros sin recursos quedan excluidos del tren

HAN DICHO

"Si quieren hacer más competitivo el tren habrá que hacer otra política de precios"

ALFONSO VICENTE
Consejero de Obras Públicas

"El incremento es discriminatorio y perjudicial en época de crisis"

FERNANDO G^a VICENTE
Justicia de Aragón

"Nos toman el pelo por mucho que justifique Renfe que los billetes son aquí más baratos"

JAVIER ALLUÉ
Portavoz del PAR en las Cortes

"Aragón recibe un trato humillante por parte de Fomento"

ANTONIO TORRES
Diputado el PP

"La DGA debe tener el ferrocarril como reivindicación permanente"

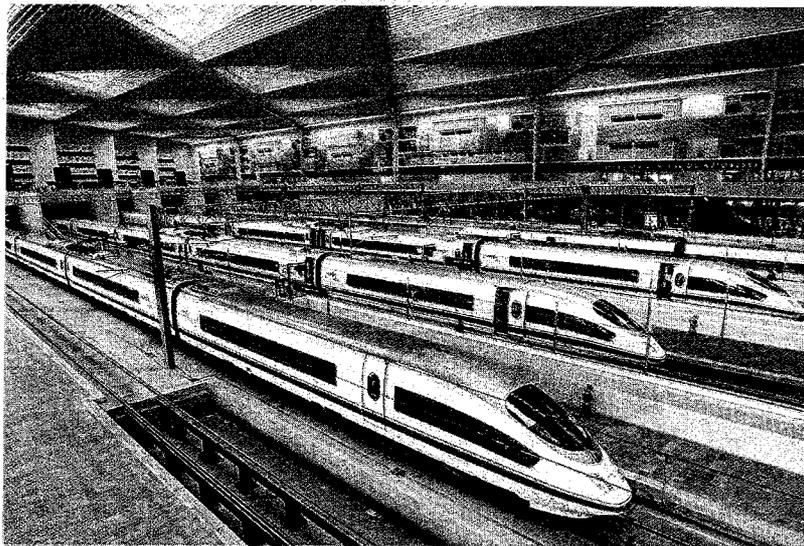
NIEVES IBEAS
Presidenta de CHA

"Es un despropósito una subida salvaje en plena crisis"

ADOLFO BARRENA
Portavoz de IU en las Cortes

"El personal no va a cobrar un 4% más ni tampoco va a subir tanto la energía, por lo que se demuestra que es un problema político"

JOSÉ ÁNGEL OLIVÁN
Unión de Consumidores



Varios trenes de alta velocidad, estacionados en Delicias. JUAN CARLOS ARCOS

ZARAGOZA. "Agravo inadmisibile", "tomadura de pelo", "trato humillante" o simplemente "vergüenza". Con estas contundentes palabras, la clase política, económica y social de Aragón rechazó de forma inequívoca la espectacular subida del 10% en los precios del AVE que une Madrid con Calatayud, Zaragoza y Huesca, que entra mañana en vigor duplicando con creces el aumento aplicado al resto de servicios de alta velocidad y larga distancia del país (4%). El Gobierno de Aragón ni siquiera fue informado, lo que ha generado malestar.

Nadie se cortó a la hora de criticar a Renfe, hasta el punto de que el consejero de Obras Públicas, Alfonso Vicente, reclamó ayer "otra política de precios" para conseguir más viajeros, especialmente en los regionales que vertebran la Comunidad, cuyas tarifas subirán también un 5%. "Si quieren hacer más competitivo el tren habrá que hacer otra política

de precios. Así es cada vez más difícil competir con el autobús, ya que el tren es el doble de caro en la línea de Teruel por poner un ejemplo. Nuestro único interés es ganar viajeros para poder mejorar así el servicio", sentenció.

Sin llegar a cuestionar que pueda estar justificada la subida para equiparar las tarifas con las del resto del país, Vicente criticó que se aplique en plena crisis económica y con la inflación en mínimos históricos (0,3%). "No creo que sea el mejor año", dijo a este diario.

El Justicia de Aragón consideró igualmente discriminatoria la subida, "especialmente perjudicial en época de crisis". En un comunicado, recordó que no es la primera vez que Renfe mantiene una política de ventas y de precios negativa para la Comunidad donde, a diferencia de otros territorios, "no existen bonos que abaraten el coste a los viajeros habituales, muchos de ellos estudiantes, ni alternativas al AVE más económicas".

El PAR y la oposición fueron muy beligerantes con la política tarifaria de Renfe, especialmente por su advertencia de que aún se deberán subir más los precios del AVE en Aragón para homologarlos con el resto de líneas. El portavoz parlamentario del PAR, Javier Allué, consideró que es "absolutamente intolerable" y dudó de que la compañía fuera capaz de aplicar estas subidas en otros territorios: "Nos toman el pelo por mucho que lo justifiquen en que los billetes son más baratos".

Allué subrayó que Renfe es una empresa pública, por lo que no debe regirse solo por criterios económicos. "A este paso van a conseguir que nos subamos al avión", dijo con sorna.

El diputado popular Antonio Torres sostuvo que este anuncio, y especialmente la advertencia de que aún habrá más subidas, es la constatación del "trato humillante" a Aragón. "Por tercer año consecutivo se sube la tarifa por encima de

la media con la excusa de equiparar precios, pero teniendo en cuenta que la distancia no es el único criterio, se demuestra que la medida es discrecional", añadió.

Torres puso el énfasis en el caso de Huesca, cuyo único AVE diario viaja a media velocidad entre las dos capitales aragonesas. "Está muy poco justificada la subida", concluyó.

La misma tesis defendió la presidenta de CHA, Nieves Ibeas, quien criticó que se pague el AVE de Huesca a "precio de oro" cuando ni siquiera se puede calificar como tal. Pero se mostró aún más beligerante con el hecho de que al encarecimiento se una la ausencia de bonos y trenes convencionales. "Y la DGA no puede decir que no sabía nada. Debería tener el ferrocarril como reivindicación permanente", dijo.

El diputado de IU Adolfo Barrena defendió que un servicio público no se puede convertir en un producto de mercado, por lo que calificó de "despropósito" que en plena crisis se decida un "incremento salvaje" del precio del AVE. "Es un modelo elitista que solo pueden utilizar políticos o ciudadanos a cuenta de sus empresas", dijo.

Los consumidores mantuvieron del mismo modo que el AVE ha expulsado al ciudadano medio del ferrocarril ante la ausencia de una oferta complementaria. "Es inadmisibile que no se den alternativas y se nos condene a la carretera", lamentó la presidenta de la Asociación Torreramona, Olvido Blasco.

Por su parte, el presidente de la Unión de Consumidores de Aragón, José Ángel Oliván, se preguntó en qué escuela de negocios ha estudiado la cúpula de Renfe, puesto que semejante subida solo puede desincentivar. Además, defendió que no hay justificación alguna para subir tanto el billete ni en Aragón ni en el resto del país. "El personal no va a cobrar un 4% más ni tampoco va a subir tanto la energía, por lo que se demuestra que es un problema político", dijo.

JORGE ALONSO

Indignación en Zaragoza, Huesca y Calatayud

ZARAGOZA/HUESCA. Indignación. Esa es la palabra que mejor define la acogida que ha tenido la subida del 10% en los precios del AVE en las tres ciudades afectadas, Zaragoza, Huesca y Calatayud. El vicescalde de Zaragoza, Fernando Gimeno, incidió en que el incremento es "demasiado elevado como para pensar que esté justificado", mientras el alcalde de Calatayud, el también socialista Víctor Ruiz, habló directamente de "agravo comparativo". Ambos sostuvieron que no se debe aplicar da-

da la situación de crisis, y el edil bilbilitano reclamó bonos: "Mis vecinos tienen el mismo derecho que el resto. Tenemos uno de los mayores costes por kilómetro del AVE del país".

La Cámara de Zaragoza también tildó de "injustificable" semejante encarecimiento. "Una empresa dependiente de Fomento debería mostrar una mayor sensibilidad en una Comunidad que no cuenta con las ventajas de otros territorios, tales como los bonos o trenes alternativos al AVE", sentenció.

La subida cayó como un mazo en Huesca y más si se tiene en cuenta que tan solo dispone de un AVE diario y que las lanzaderas a Zaragoza han sido sustituidas por regionales con horarios poco populares. "La medida restará todavía más viajeros. Renfe no se adecúa a las necesidades de los usuarios", dice Daniel Ramírez, presidente de los comerciantes.

Más dura fue Trinidad Valdovinos, presidenta de la Federación de Asociaciones de Consumidores, que criticó que el tren deje de ser

un servicio "para pasar a ser una hucha". "Los usuarios de Huesca vamos a ser los únicos de España que abonemos una tarifa AVE cuando el servicio no alcanza ese nivel", añadió.

Y el edil de Desarrollo, Fernando Lafuente, tampoco se quedó atrás. Insistió en que las subidas, haciendo referencia también al 5% de los regionales, "está por encima del IPC" y aseguró que con esta medida "disuasoria", Renfe "está echando a la gente a la carretera".

J.A./A.I.

SI a un sistema de cercanías que difícilmente puede recibir ese nombre en Zaragoza, a una travesía transpirenaica de incierto futuro y a unas conexiones de logística ferroviaria muy mejorables le sumamos el desmesurado incremento de las tarifas del AVE que aplicará Renfe en Aragón durante el año 2010, el resultado es que cuesta ser optimista sobre el futuro de uno de los medios de transporte más sostenibles y estratégicos, el tren. ¿Nos lo creemos o no? La decisión de Renfe sobre las tarifas del AVE muestra una visión muy a corto

LA OPINIÓN
José Miguel Sánchez*
**Parece
mentira**

plazo. La compañía ferroviaria debe participar, en su calidad de empresa pública, de los esfuerzos para reactivar la economía, lo que supone dar confianza a las empresas. Y subir tarifas en un contexto de inflación casi cero es el camino contrario; recuerdo además que uno de los objetivos de Renfe apunta a aumentar la cuota de mercado del tren. Parece mentira. En definitiva, es una cuestión de igualdad de oportunidades, en el que Aragón debe exigir no ser discriminada.

*Director general de la Cámara de Comercio

Huesca, castigada con el mayor incremento nacional pese a las limitaciones del servicio

Es la única ciudad con un AVE al día, que ni siquiera llega a 119 km/h de media hasta Zaragoza por culpa del trazado

Aragón solo tiene un regional exprés para viajar a Madrid por un precio asequible

ZARAGOZA. La compañía Renfe castiga a Huesca con el mayor incremento de tarifas en el AVE del país, las mismas que aplica a Zaragoza y Calatayud, a pesar de que es la única ciudad que cuenta con un solo servicio diario y sufre serias limitaciones de velocidad. La empresa alega que en su política tarifaria no solo tiene en cuenta la distancia, sino la velocidad, las prestaciones a bordo y en tierra y el tiempo de viaje, algo que no ha aplicado en la capital oscense: le acaba de quitar la lanzadera de alta velocidad con Zaragoza para sustituirla por un regional que no se ajusta a la demanda y el Talgo Huesca-Madrid, capaz de alcanzar los 330 km/h, ni siquiera puede superar los 119 km/h de media hasta Zaragoza por las limitaciones existentes.

No es el único agravio comparativo de Aragón con otros territorios, ya que se sigue a la espera de que Renfe decida explotar la demandada lanzadera del AVE entre Zaragoza y Lérida, un tramo por el que circulan los trenes exigidos en vacío para cubrir el mismo servicio entre Lérida, Tarragona y Barcelona.

Y llueve sobre mojado. Hace menos de un año, el Gobierno pactó con el PSOE de Castilla y León una reducción del 38% en el precio del AVE entre Madrid y Valladolid. Fomento, que se había negado a exigencias similares por parte de las ciudades aragonesas, justificó esta bajada discrecional cambiando la catalogación de la



Pasajeros del tren de alta velocidad que arribó a las 21.20 en Huesca. RAFAEL GOBANTES

A pie de vía | Los viajeros de Huesca critican la fuerte subida e insisten en que los horarios, de alta velocidad y de regionales, son "poco competitivos"

"No tenemos por qué pagar las obras, el tren es un servicio"

Ya cobran bastante! ¿No?", exclamó un turista de Gran Canaria que llegaba ayer a Huesca en el AVE cuando se enteró de que el precio subirá un 10%. Un joven altoaragonés se mostró mucho más explícito: "Es bestial. Soy estudiante y siempre voy pillado. Justo me llega para pagar los 110 euros...".

Las opiniones eran todas similares. "Pero si ya es carísimo", se quejó una viajera. "Es muy feo", añadió otro pasajero. "Muy mal", manifestó otra pasajera. "Nosotros no tenemos que pagar las obras. El tren debe ser un servicio", recaló otro usuario habitual de la línea

Todos eran pasajeros del tren de alta velocidad que llega a Huesca a las 21.20 y del que, a pesar de ser entre semana, bajaron

bastantes pasajeros, muchos de ellos turistas que venían a pasar el fin de año al Alto Aragón. Entre otros, la Secretaria de Organización del PSOE, Leire Pajín. Se escudó en que quien debe opinar sobre el aumento de precio en una encuesta deben ser los usuarios habituales, pero antes de marchar insistió en que "el servicio del AVE es muy bueno".

Este tren y el que hace el trayecto inverso a primera hora de la mañana son los únicos servicios diarios de este tipo que tiene la ciudad, un convoy que desde Zaragoza hasta Huesca no alcanza gran velocidad debido a diversas limitaciones de la línea.

Además las lanzaderas para conectar con el AVE Madrid-Barcelona han sido sustituidas por regionales sin mucho éxito

en los que aumenta también un 5% el precio del billete. Apenas una docena de clientes baja del tren que arriba a las 18.48. Y aún menos quienes lo cogen diez minutos después para ir a Zaragoza. "Son horarios poco competitivos", dijo Enrique Gómez, uno de los viajeros. "El viaje se hace en solo 55 minutos -señaló-, el tren es una maravilla y te deja en el centro". Pero enseguida añadió: "Los horarios son fatales, poco competitivos". Y lo dijo porque prevé, como la mayoría de oscenses, que con el aumento de precio cada día serán menos los que apuesten por este medio de transporte. "Mayor precio, más inaccesible. Nos obligará a tener que usar el autobús", concluyó otro viajero.

ANA IPAS

línea. Si hasta entonces los 180 kilómetros entre ambas ciudades lo convertían en un trayecto de larga distancia, pasó a ser de media distancia. Entre Zaragoza y Lérida incluso hay menos distancia, pero siguen sin tener derecho a bonos y lanzaderas.

Condenados a la carretera

La mayor subida del país se aplica, además, a unos viajeros condenados a pagar las elevadas tarifas del AVE si no quieren viajar a Madrid por carretera. De hecho, la única alternativa ferroviaria a un precio asequible se reduce a un regional exprés, que cuesta 23,10 euros (frente a los 52,90 actuales del AVE) y que tarda tres horas y media con un horario poco competitivo (sale a las cinco y media de la tarde). También cabe la posibilidad de subirse al Estrella, por el que hay que pagar un poco más (26,90 euros) y trasnochar (pasar por Zaragoza a las tres de la mañana). Y ambos convoyes excluyen a Huesca, que depende exclusivamente de un AVE diario para comunicarse con Madrid, salvo que se haga transbordo en la capital aragonesa.

Tampoco se puede hablar de que Calatayud esté bien servida si se hace una mínima comparación con otras ciudades de la red AVE. Renfe niega sistemáticamente la posibilidad de abonos en los servicios de alta velocidad con Madrid (por no hablar de posibles lanzaderas a Atocha), pero otras ciudades situadas a la misma distancia de la capital (como Puertollano) cuentan con diez servicios diarios de los reclamados a un precio asequible. Y para colmo, el coste por kilómetro de la lanzadera Calatayud-Zaragoza es más caro que el vigente para la relación Córdoba-Sevilla.

La discriminación se amplía a otros servicios, ya que el trayecto Madrid-Zaragoza es más caro en proporción al Madrid-Sevilla, aunque Renfe insiste solo en este tipo de casos desfavorables a su interés que la comparación se debe hacer siempre en distancias similares y con prestaciones equiparables.

J. ALONSO